

Anna Meriruoho, Outi Rantala & Soile Veijola (toim.)

Revontultentiellä Torniota Kilpisjärvelle

Matkailututkimuksen näkökulmia matkailutien kehittämiseen

Tiehallinnon selvityksiä 29/2007



TIEHALLINTO
VÄGFÖRVALTNINGEN

Anna Meriruoho, Outi Rantala & Soile Veijola (toim.)

Revontultentiellä Tornioista Kilpisjärvelle

Matkailututkimuksen näkökulmia matkailutien kehittämiseen

Tiehallinnon selvityksiä 29/2007

ISSN 1457-9871
ISBN 978-951-803-898-9
TIEH 3201055

Verkkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)
ISSN 1459-1553
ISBN 978-951-803-899-6
TIEH 3201055-v

Edita Prima Oy
Helsinki 2007

Julkaisua myy/saatavana:
asiakaspalvelu.prima@edita.fi
Faksi 020 450 2470
Puhelin 020 450 011

Tiehallinto
Lapin tiepiiri
Hallituskatu 3 B
96100 ROVANIEMI
Puhelinvaihte 0204 22 11

Anna Meriruoho, Outi Rantala & Soile Veijola (toim.): Revontultentiellä Tornioista Kilpisjärvelle. Matkailututkimuksen näkökulmia matkailutien kehittämiseen. Rovaniemi 2007. Tiehallinto, Lapin tiepiiri. Tiehallinnon selvityksiä 29/2007, 107 s. + liitt. 16 s. ISSN 1457-9871, ISBN 978-951-803-898-9, TIEH 3201055.

Asiasanat: aluesuunnittelu, matkailu, elinkeinot, kilpailukyky, haastattelututkimukset, kyselytutkimukset, Lapin tiepiiri, Suomi, Ruotsi, Norja

Aiheluokka: 10, 11

TIIVISTELMÄ

Tutkimus on Lapin yliopiston matkailututkimuksen proseminaarityö, joka on toteutettu ohjattuna ryhmätyönä Lapin tiepiirin toimeksiannosta. Tutkimuksessa tarkastellaan monitieteisen matkailututkimuksen keinoin Revontultentien kehittämismahdollisuuksia matkailutienä. Matkailutiellä katsotaan olevan liikenteellisen merkityksen ohella sekä matkailullinen merkitys tiellä liikkujille että matkailuelinkeinoa ja alueen kilpailukykyä tukeva merkitys tietä ympäröivän alueen asukkaille ja yrityksille.

Revontultentie kulkee Suomessa E8-tien jatkumona Tornioista Kilpisjärvelle, Ruotsin puolella Haaparannalta Ruotsin Karesuandoon ja edelleen E8-tietä Suomen Kaaresuvannosta Norjan Tromssaan. E8-tien kehittäminen matkailutiekseksi on alkanut vuonna 2001 Suomen, Ruotsin ja Norjan välisenä hanke-työnä. Tavoitteena on ollut parantaa alueiden yhteistyötä ja saada lisäarvoa alueen matkailulliselle markkinoinnille ja kehitystyölle.

Tutkimuksen keskeisiä käsitteitä ovat perinteisen matkailututkimuksen puolelta ja matkailumarkkinoinnista tien tunnettuus ja vetovoimatekijät sekä tie matkakohteena ja läpikulkureittinä. Matkailun kulttuurintutkimuksen ja maantieteellisen tutkimuksen kautta keskeisiksi käsitteiksi tutkimuksessa nousevat matkailijoiden mielikuvat, odotukset ja kokemukset sekä tien identiteetti ja identiteetin estetisointi.

Tutkimuksessa on käytetty laadullisia ja määrällisiä tutkimusmenetelmiä. Empiiristä aineistoa on kerätty talven 2007 aikana kyselyinä Matkamessuilla Helsingissä ja Revontultentiellä sekä haastatteluina ja etnografisen havainnoinnin keinoin Revontultentiellä. Kyselyaineistot on analysoitu tilastollisin menetelmin ja laadulliset aineistot sisällönanalyysilla.

Tutkimuksen tulokset osoittavat Revontultentien olevan suomalaisten matkailijoiden keskuudessa vielä lähes tuntematon. Luonto nousee tien merkittävämmäksi vetovoimatekijäksi, siinä missä historian merkitys vetovoimatekijänä näyttäisi olevan lähes olematon. Revontultentietä käytetään talviaikaan lähinnä läpikulkureittinä muihin kohteisiin, silti tiellä liikkujien matkailutottumusten perusteella matkanteko ja liikkeellä olo voisivat myös toimia matkan ensisijaisena tarkoituksena. Matkailijat liittyvät Revontultentiehen Tornion- ja Muonionjokiin, rajaan, luontoon ja vuodenaikojen vaihteluihin liittyviä mielikuvia. Tiehen liittyvät odotukset kohdistuvat suurilta osin tien kuntoon. Matkailijoiden kokemukset tiestä ovat sopusoinnussa mielikuvien ja odotusten kanssa. Revontultentien identiteetti ei vielä näyttäydy tiellä kulkijalle kovin yhtenäisenä ja selkeänä. Tien varren symbolien kautta erityisesti lappilaisuus, joet ja raja nousevat esille alueen identiteetin keskeisinä elementteinä.

Tutkimuksen johtopäätöksenä on, että kehitettäessä Revontultentietä yhtenäisenä matkailutienä kehitystyössä tulisi aktiivisesti korostaa sen merkitystä kansallisen kulttuurin näyttämönä. Revontultentie voidaan erottaa muista perinteisesti kulttuurin ja historian vetovoiman varaan rakennetuista matkailuteistä painottamalla tien varren paikalliskulttuurien erityispiirteitä moniaistisesti ja estetisoidusti sekä tuotteistamalla tien varren luonnossa liikkuminen sekä muut harrastusmahdollisuudet esimerkiksi tapahtumiksi.

SAMMANFATTNING

Undersökningen är ett proseminariearbete i turismforskning vid Lapplands universitet, som har genomförts som ett handlett grupparbete på uppdrag av Lapplands vägdistrikt. I undersökningen granskas med hjälp av tvärvetenskaplig turismforskning möjligheterna att utveckla Norrskensvägen som turistväg. Utöver sin trafikmässiga betydelse anses en turistväg också ha betydelse som turisminfrastruktur för dem som rör sig på vägen samt betydelse som turismnäring och stöd för regionens konkurrenskraft för invånare och företag i området kring vägen.

I Finland löper Norrskensvägen som en fortsättning på E8 från Torneå till Kilpisjärvi, på svenska sidan från Haparanda till svenska Karesuando och vidare längs E8 från finska Kaaresuvanto till Tromsö i Norge. Utvecklingen av E8 till turistväg inleddes 2001 som ett gemensamt projektarbete för Finland, Sverige och Norge. Målsättningen har varit att förbättra samarbetet mellan regionerna och skapa mervärde för områdets turismmarknadsföring och utvecklingsarbete.

Centrala begrepp i undersökningen är utgående från traditionell turismforskning och turismmarknadsföring vägens välkändhet och dragningskraft samt vägen som resemål och genomreserutt. Genom kulturforskning och geografisk forskning i turism har som centrala begrepp i undersökningen tagits fram turisternas uppfattningar, förväntningar och erfarenheter samt vägens identitet och identitetens estetisering.

I undersökningen har använts kvalitativa och kvantitativa forskningsmetoder. Det empiriska materialet har samlats in under vintern 2007 i form av enkäter vid resemessan Matka 2007 i Helsingfors och på Norrskensvägen, samt med hjälp av intervjuer och etnografisk observation på Norrskensvägen. Enkätmaterialet har analyserats med statistiska metoder och det kvalitativa materialet med hjälp av innehållsanalys.

Resultaten av undersökningen visar att Norrskensvägen fortfarande är i det närmaste okänd bland finländska resenärer. Naturen är den viktigaste faktorn i fråga om vägens dragningskraft, medan historiens betydelse verkar vara nästan obefintlig. Norrskensvägen används vintertid närmast som genomreserutt till andra resemål, men utgående från resevanorna hos personer som rör sig på vägen kunde själva resan och att röra på sig också fungera som resans primära syfte. Resenärerna förknippar Norrskensvägen med Torne och Muonio älvar, gränsen, naturen och årstidernas växlingar. Förväntningarna på vägen inriktar sig till största delen på vägens skick. Resenärernas erfarenheter av vägen stämmer överens med uppfattningarna och förväntningarna. Norrskensvägens identitet framträder ännu inte som så värst enhetlig eller klar för personer som rör sig på vägen. Genom symbolerna vid vägkanten framträder speciellt lappländskhet, älvarna och gränsen som centrala element i områdets identitet.

Undersökningens slutledning är att man i arbetet med att utveckla Norrskensvägen som en enhetlig turistväg aktivt bör betona vägens betydelse som en skådeplats för den nationella kulturen. Norrskensvägen kan skiljas från andra turistvägar som byggts upp traditionellt med stöd av kulturens och historiens dragningskraft genom att betona de speciella dragen i de lokala kulturerna längs vägen på ett sätt som kan upplevas med flera sinnen och som är estetiskt, samt genom att produktifiera naturupplevelserna och möjligheterna till fritidssysselsättningar längs vägen i form av exempelvis evenemang.

SUMMARY

This study is a pro-seminar project performed at the University of Lapland, which was implemented as group work as commissioned by the Lapland Road Region. The research uses multidisciplinary tourism research methods to examine the opportunities for developing Northern Lights Road as a scenic route. In addition to being important for transport purposes, a scenic route is considered to have tourism significance for road users, and is also meaningful to the residents and companies along the road in terms of supporting tourism and regional competitiveness.

Northern Lights Road is a continuation of the E8 Highway that runs from Tornio to Kilpisjärvi in Finland and in Sweden from Haaparanta to Swedish Karesuando, continuing as the E8 Highway from the Finnish Kaaresuvanto to Tromsø in Norway. Development of the E8 Highway as a scenic route began in 2001 as a joint project involving Finland, Sweden and Norway. The aim has been to improve regional cooperation and provide added value for travel marketing and development work in the region.

The central concepts of the study, which lie in the area of traditional tourism studies and tourism marketing, are road recognition and attraction factors as well as the road as a destination and transit route. Through tourism culture studies and geographic studies, key concepts that have emerged during this research include the images, expectations and experiences of travellers as well as the identity of the road and aestheticization of its identity.

The study employed qualitative and quantitative research methods. The empirical material was collected in the winter of 2007 by means of questionnaires conducted at the Nordic Travel Fair in Helsinki and on Northern Lights Road as well as through interviews and ethnological observation on Northern Lights Road. Statistical methods were used to analyse the questionnaire material while content analysis was used to process the qualitative material.

The results of the study show that Northern Lights Road is nearly unknown among Finnish travellers. Nature is one of the most important attraction factors of the road whereas its historical significance as an attraction appears to be nearly non-existent. Although Northern Lights Road is mainly used as a transit route to other destinations during the winter, travel and mobility could, on the basis of road users' travel habits, also serve as the primary purpose of the trip. Travellers associate Northern Lights Road with the Tornionjoki and Muonionjoki Rivers, the border, nature and images linked to changes in the seasons. The majority of road-related expectations concern the condition of the road. Travellers' experiences of the road are synchronised with the images and expectations. The identity of Northern Lights Road is not yet visible to road users in a very coherent or clear manner. The roadside symbols particularly highlight Lappishness, the rivers and the border as central elements of the regional identity.

The conclusions of the study indicate that development of Northern Lights Road as a continuous scenic route should actively emphasise its importance as a showplace for national culture. Northern Lights Road can be distinguished from other scenic routes that are based upon the traditional foundation of cultural and historical attraction by underlining the special characteristics of local cultures along the road in a multi-sensory and aesthetic manner, and by commercialising outdoor activities and other recreational opportunities along the road into events.

ESIPUHE

Matkailun kulttuurintutkimuksen professori (ma), VTT Soile Veijola osaa kertoa kaiken oleellisen tämän tutkimuksen synnystä:

"Ennen kuin lähdemme tien päälle tutkimusmatkallemme, on tarinassa palattava muutama vuosi taaksepäin.

Keväällä 2004 tapasimme silloisen luontomatkailun ma. professorin Seija Tuulentien kanssa Tiehallinnon Lapin tiepiirin tiejohtaja Tapani Pöyryn sekä Tornionlaakson neuvoston toiminnanjohtaja Peter Hagströmin. Pohdimme yhdessä, miten matkailututkimus voisi tukea vastikään lanseerattua Revontultentien matkailutietä. Osallistuimme Revontultentien kehittämisohjelman Interreg-hakemuksen valmisteluun tien tutkimiseksi ja kehittämiseksi, mutta sillä kertaa rahoitusta saatiin ainoastaan kehittämiseen, ei tutkimukseen. Tutkimusideamme oli nimeltään "Tie paikkana: matka elämänrytmin muutoksena. Toimintatutkimus Revontulten tien kehittämiseksi matkailutiekseksi" (Seija Tuulentie ja Soile Veijola 19.5.2004). Se tavoitteli "mahdollisuuksia hidastaa kiireisen matkailijan matkantekoa ja syventää tutustumista alueen kulttuuriin ja luontoon." Keskustelua yhteistyöstä matkailun kehittämiseksi ja tutkimiseksi toki jatkettiin monin tavoin. Peter Hagström muun muassa esitteli 28.5.2005 Lapin matkailuyhteistyön ohjausryhmässä Revontultentien matkailutiepilottia, jonka ympärille oli ideoitu jatkohankkeita mm. kulttuurimatkailuun, älytiehen ja sodan aikaisiin tapahtumiin liittyen.

Keväällä 2006 kohtasimme jälleen matkailutien kehittämiseen liittyvässä kolmen valtakunnan yhteisessä strategiakokouksessa Pellossa, jossa oman esitykseni otsikko oli "Kulttuurin ja teknologian kohtaamisia matkailun kehitystyössä". Kuvasin kulttuurintutkimuksen näkökulmia vierailijan tilanteeseen, vieraanvaraisuuteen sekä paikkojen vierailtavuuteen ja pohdin opastusteknologioiden tarjoamia mahdollisuuksia erilaisille ihmisille. Matkailulliseksi "hidasteiksi" Revontulten tiellä kulkijoille hahmottelin ns. *Shoppaajan reitin*, *Lumiliikkujan reitin*, *Tutkimusmatkailijan reitin*, *Luontomatkailijan reitin* sekä *Kihlautuneen kalastajan reitin*. Kyseisten nopeita reittejä ja hidasta turismia yhdistelevien konseptien avulla luonnostelin reittiä mobiilina matkakohteena. Kokouksen työryhmätyöhön hahmottelimme yhdessä Peter Hagströmin kanssa neljä kysymystä: Mitä julkinen sektori, vapaaehtoissektori sekä kaupallinen sektori voivat yhdessä tehdä vauhdittaakseen Revontultentien muuttumista Matkailutiekseksi? Mitkä olisivat sopivat reitinpätkät pilottihankkeille (50 km, 5 km, 50 m)? Miten yhteistyö eri sektoreiden kanssa tukisi parhaiten kestäväää yhdyskuntasuunnittelua harvaanasutulla seudulla (ei siis pelkästään keskusvetoisuutta)? Millaiset opastusjärjestelmät (liikennemerkeistä mobiililaitteisiin ja internetsivustoihin) sopisivat niihin parhaiten?

Myöhemmin keväällä 2006 – kun tiesin jääväni seuraavaksi syksyksi tutkimusvapaalle Suomen Akatemian varttuneena tutkijana – kannustin sijaistani Monika Lüthjea sekä assistenttejamme Outi Rantalaa ja Minni Haanpäättä (jonka äitiysloman sijaiseksi tulisi syksyn alusta Anna Meriruoho) ehdottamaan opiskelijoille Revontulten tien reittiä yhteisen proseminarityön aiheeksi. Olimme jo aiemmin vierailleet oppiaineen professorikunnalla Lapin tiepiirissä Tapani Pöyryn ja asiakkuussuunnittelija Sanna Kolomaisen vieraina pohtimassa mahdollisia tutkimushankkeita; myös virallinen puitesopimus oli tehty Tiehallinnon Lapin Tiepiirin ja Lapin yliopiston Kauppatieteiden ja matkailun tiedekuntien välillä. Opiskelijat innostuivatkin Revontulten tiestä ja ryhmä ryhtyi toimeen Sanna Kolomaisen toimittaman ennakkomateriaalin turvin.

Käyttöön otettiin vuonna 2004 kehittämäni "konsepti" ohjatusta ja ryhmässä tehtävästä proseminarityöstä. Sitä oli aiemmin sovellettu neljään monitie- teiseen toimeksiantotutkimukseen. Konseptin idean mukaisesti opiskelijat jakaantuivat omien tutkimuksellisten intressiensä ja osaamisensa mukaisesti pienempiin työryhmiin, jotka saivat vastuulleen oman "osaprojektinsa". Pien- ryhmät ohjattiin toisin sanoen rakentamaan omista aiheistaan oikeaoppinen tutkimusasetelma tutkimuskysymyksineen, aineistoineen ja metodeineen se- kä kirjoittamaan tutkimuksestaan yksi pääluku yhdessä tehtävään tutkimus- julkaisuun eli käsillä olevaan teokseen. Lisäksi ryhmät osallistuivat yhteisten lukujen kirjoittamiseen.

Ryhmiä syntyi neljä. Ne työstivät seminaaripalautteen avulla omaa osapro- jektiaan. Jokaisessa seminaari-istunnossa käytiin läpi jokaisen ryhmän työtä, kaikki kommentoivat kaikkia, ja eteneminen sujui suurin piirtein samassa tahdissa. Ensimmäisen, toisen, kolmannen ja neljännen vuoden opiskelijoille oikean tutkimuksen tekeminen on – ohjattunakin – aikamoinen haaste, mutta siitä selvittiin kunniakkaasti. Jatkoin Monika Lüthjen ohjauksessa muotoiltu- jen osaprojektien ohjausta helmikuun alusta palattuani takaisin virkaani. An- na Meriruoho ja Outi Rantala pitivät seminaarit käynnissä ja hoitivat ohjaus- työnsä lisäksi niihin liittyvät käytännön järjestelyt. Viimeisenä työvaiheena olemme toimittaneet teoksen. Toimittaminen on ollut lähinnä kielellistä, tek- nistä sekä yhteenvetoluvun kokoamista koko työryhmän yhteisen päätös- keskustelun pohjalta.

Lopputuloksena syntyneen teoksen tutkimusasetelmissa vuorottelevat yh- täältä ns. perinteiset matkailututkimuksen tutkimusotteet vetovoima- ja tun- nettuusanalyysineen ja toisaalta teoretisoivat ja laadullisiin menetelmiin no- jaavat kulttuurianalyysit (etnografiat ja sisällönanalyysillä avatut haastattelu- aineistot). Lopputulos on siis aidosti monitieteistä matkailututkimusta, jossa tutkittavaa ilmiötä hahmotetaan kulttuurintutkimuksen, markkinoinnin, kult- turimaantieteen ja liiketoimintaosaamisen käsitteellisin tarkastelukulmin ja tutkimusmetodein.

Teoksemme ei kaikilta osin muistuta rakenteeltaan perinteistä tutkimusra- porttia, jossa tulokset löytyvät vasta viimeisestä luvusta. Ns. "kirja-mallin" mukaisissa tutkimusraporteissa lukujen muodostama kokonaisuus toimii tut- kimuksen tuloksina. Monta kiinnostavaa tutkimusaihetta jäi kuitenkin vielä odottamaan seuraavia aiheeseen paneutujia: esimerkiksi sotamatkailua ei naisvaltainen tutkimusryhmämme tullut sisällyttäneeksi tutkimusasetelmiin- sa.

Lämmin kiitos antoisasta yhteistyöstä opiskelijoille, ohjaaja-kollegoille ja Tie- hallinnolle."

Rovaniemellä elokuussa 2007

Lapin tiepiiri
Suunnittelu

OPISKELIJATYÖRYHMÄN ESITTELY

Berg, Maaria 1. vuoden matkailututkimuksen opiskelija, sivuaine markkinointi, restonomi, yo-merkonomi

Hiltunen, Teija 3. vuoden matkailututkimuksen opiskelija, sivuaine markkinointi

Ikonen, Emilia 3. vuoden matkailututkimuksen opiskelija, sivuaineet sosiologia, ympäristöopinnot ja markkinointi

Korpi, Tarja 1. vuoden matkailututkimuksen opiskelija, sivuaineet ympäristöopinnot ja markkinointi

Kuismin, Virpi 3. vuoden matkailututkimuksen opiskelija, sivuaineet markkinointi ja johtaminen

Laatikainen, Riikka 3. vuoden matkailututkimuksen opiskelija, sivuaineet markkinointi ja ympäristöopinnot

Lehtiharju, Heidi 3. vuoden matkailututkimuksen opiskelija, sivuaineet ympäristöopinnot ja markkinointi

Matiskainen, Niina 3. vuoden matkailututkimuksen opiskelija, sivuaineet kansainväliset suhteet, sosiologia ja kulttuurihistoria

Niemi, Maria 3. vuoden matkailututkimuksen opiskelija, sivuaineet filosofia ja kasvatopsykologia, Oulun yliopiston matematiikan koulutusohjelman aineopinnot

Puoskari, Silja 3. vuoden matkailututkimuksen opiskelija, sivuaineet markkinointi, johtaminen ja laskentatoimi

Voutilainen, Salla 4. vuoden matkailututkimuksen opiskelija, sivuaineet markkinointi ja johtaminen

Työ on kirjoitettu seuraavasti:

- 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 ja 1.6.: työn ohjaajat Anna Meriruoho, Outi Rantala ja Soile Veijola
- 1.4 ja luku 5: Virpi Kuismin ja Salla Voutilainen
- 2.1, 2.2 ja luku 7: Emilia Ikonen, Niina Matiskainen ja Silja Puoskari
- 2.3 ja luku 4: Teija Hiltunen, Riikka Laatikainen ja Heidi Lehtiharju
- luvut 3 ja 6: Maaria Berg, Tarja Korpi ja Maria Niemi
- luku 8: työn ohjaajat ja työryhmä

Sisältö

1	JOHDANTO	15
1.1	Johdanto	15
1.2	Revontultentie matkailutienä	15
1.3	Tutkimustehtävä	16
1.4	Aikaisemmat tutkimukset matkailuteistä	16
1.5	Aineistot ja menetelmät	17
1.6	Teoksen kulku	18
2	TORNIOSTA KILPISJÄRVELLE KULKEE TIE	19
2.1	Revontultentien historia	19
2.2	Tien nykytilanne	21
2.3	Revontultentie – hankeprosessin kuvaus	23
3	VIESTINTÄÄ JA OPASTUSTA TIEN PÄÄLLÄ	25
3.1	Johdanto	25
	<i>Käsitteitä</i>	25
	<i>Tutkijan asemointi ja ennakko-oletukset</i>	26
3.2	Matkalla Revontultentiellä	26
	<i>Tornio - Ylitornio - Aavasaksa – Juoksenki</i>	26
	<i>Juoksenki - Pello – Muonio</i>	31
	<i>Muonio – Kolari</i>	33
	<i>Kolari - Pello - Rovaniemi</i>	34
3.3	Etnografia tutkimusmenetelmänä	35
3.4	Yhteenveto	36
4	MIKSI LÄHTEÄ REVONTULTENTIELLE? TIEN TUNNETTUUS JA VETOVOIMATEKIJÄT	38
4.1	Johdanto	38
4.2	Tunnettuuden ja vetovoimatekijöiden määrittely sekä tutkimusmenetelmät	39
	<i>Teoreettinen lähestymistapa tunnettuuteen</i>	39
	<i>Vetovoimatekijöiden määrittelyä</i>	40
	<i>Tutkimusaineisto ja analyysimenetelmät</i>	41
4.3	Matkailutien käsitteen tunnettuus	43
4.4	Revontultentien tunnettuus	44
4.5	Revontultentien vetovoimatekijät	46
	<i>Mitkä tekijät koetaan vetovoimaisina Revontultentiellä?</i>	47
	<i>Minkä tekijöiden vuoksi ollaan valmiita matkustamaan Revontultentielle?</i>	48
	<i>Vetovoimaisuuden, matkustusvalmiuden ja tunnettuuden suhde</i>	49
4.6	Faktorianalyysi Revontultentien vetovoimatekijöistä	51
	<i>Faktorianalyysi</i>	51
	<i>Faktoreista summamuuttujiin</i>	52
	<i>Summamuuttujien vertailua</i>	53

4.7	Yhteenveto	56
5	REVONTULTENTIE: LÄPIKULKUREITTI VAI MATKAKOHDE?	57
5.1	Johdanto	57
5.2	Paikalla pysymisestä liikkeeseen	57
	<i>Tutkimusmenetelmät</i>	59
	<i>Aineiston keruu</i>	59
	<i>Aineiston analyysimenetelmät</i>	60
	<i>Aineiston kuvailu</i>	60
5.3	Revontultentien merkitys vastaajille osana matkaa	61
5.4	Revontultentie matkailutienä	64
5.5	Revontultentiellä matkustavien matkailutottumuksia	66
	<i>Asuminen</i>	69
	<i>Navigointi</i>	70
	<i>Ajelehtiminen</i>	71
5.6	Yhteenveto	72
6	REVONTULTENTIE MATKAILIJOIDEN KOKEMANA	73
6.1	Johdanto	73
6.2	Mielikuva, odotus ja kokemus	73
6.3	Tutkimuksen lähestymistapa, tutkimusmenetelmät ja aineisto	74
	<i>Teemahaastattelu ja sisällönanalyysi</i>	75
	<i>Tutkimusaineisto</i>	76
6.4	Pohjoinen tie revontulten alla	77
6.5	Joki rajana	80
6.6	Maaseudun elinvoima	81
6.7	Yhteenveto	82
7	REVONTULTENTIENTIEN IDENTITEETIN ESTETISOINTI	84
7.1	Johdanto	84
7.2	Apuvälineitä identiteetin estetisoinnin tarkasteluun	85
	<i>Paikan identiteetin estetisointi</i>	85
	<i>Etnografinen havainnointi ja sisällönanalyysi tutkimusmenetelminä</i>	86
7.3	Lakeuksilta tuntureille	86
7.4	Revontultentie kulttuurien kietoutumispaikkana	89
7.5	Menneisyys ja matkailijat tien päällä	94
7.6	Yhteenveto	96
8	YHTEENVETO JA KEHITTÄMISEHDOTUKSIA	98
9	KIRJALLISUUS	100
	MUUT LÄHTEET	105
10	LIITTEET	107



Kuva 1. Revontultentien kartta. Lähde: E8-Markkinointisuunnitelma,final,fi.doc

1 JOHDANTO

1.1 Johdanto

Matkailija-auton lähtöpaikalla tapasin päivittäin miehen, joka elämän-tehtävänänsä valistaa ihmisiä huutotorvella. En milloinkaan astunut hänen vaunuunsa, ja mies ponnisteli vimmatusti voittaakseen opetus-lapsekseen minutkin, ainoan kovakorvaisen ulkomaalaisen. Kaukaa hän jo tunki ja hyökkäsi kimppuun, tikettivihkojaan heiluttaen, tarjoten autojaan ja tuottejaan Vancouverin kauneuksien päteviksi tulkitsijoiksi. (Sakari Pälsi 1927, teoksessa *Matkailijan ihmeellinen maailma*)

Revontultentietä (ks. kuva 1) kulkeva matkailija kantaa mukanaan historiallisia ja kulttuurisia käsityksiä siitä, minkälainen matkan tulisi olla, minkälaisia kokemuksia tie voi tarjota ja mitä uutta tieltä voi viedä mukanaan. Tie puolestaan voidaan kokea Pälsiä houkuttelevana kaupunkioppaana, joka tunnistaa jo kaukaa lähestyvän auton ja pyrkii tarjoamaan auton kyydissä oleville matkustajille juuri sellaisia matkailuvaltteja, joita nämä ovat tulleet hakemaan. Millainen opas Revontultentie on? Onnistuuko se saamaan kulkijat opetuslapsikseen? Minkälaisia tuotteita sillä on käytössään?

Käsillä oleva tutkimus on matkailututkimuksen monitieteinen proseminaari-työ, joka on toteutettu ohjattuna ryhmätyönä Tiehallinnon toimeksiannosta. Ohjaajina ovat toimineet matkailun kulttuuritutkimuksen ma. professori Soile Veijola, YTT Monika Lüthje, matkailun liiketoimintaosaamisen ma. assistentti Anna Meriruoho ja matkailun assistentti Outi Rantala. Varsinaisen tutkimustyön tehneet opiskelijat ovat Maaria Berg, Teija Hiltunen, Emilia Ikonen, Tarja Korpi, Virpi Kuusmin, Riikka Laatikainen, Heidi Lehtiharju, Niina Matiskainen, Maria Niemi, Silja Puoskari ja Salla Voutilainen. Toimeksiannon on laatinut asiakkuussuunnittelija Sanna Kolomainen Lapin tiepiiristä Tiehallinnosta.

Tutkimuksessa on tarkasteltu matkailututkimuksen keinoin Revontultentien matkailutien kehittämismahdollisuuksia. Monitieteisen tutkimusotteen avulla tien matkailullisia ulottuvuuksia on analysoitu eri näkökulmista ja erilaisin tutkimusmenetelmin.

1.2 Revontultentie matkailutienä

'Matkailutiellä' on perinteisesti tarkoitettu matkailullisesti vetovoimaista tieosuutta. Matkailutietä voidaan myös Vuoristoa ja Vesteristä (2001, 327) mukaillen pitää eräänlaisena näyteikkunana ja porttina sitä ympäröivään matkailualueeseen. Tiehallinnon (2004, 17) oman määritelmän mukaisesti matkailutiellä tulee olla sen yleiseen liikenteelliseen merkitykseen nähden poikkeuksellisen runsaasti paitsi matkailijoiden kannalta merkittäviä kohteita myös erityinen matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiä ja alueen kilpailukykyä tukeva merkitys.

Revontultentie tunnettiin aiemmin nimellä "Neljän tuulen tie". Viralliseksi matkailutiekse Revontultentie on nimetty vuonna 2002 (Alapeteri ei vl.). Virallinen matkailutiestatus herättää odotuksia tien kulkijassa: Millainen näyteikkuna Revontultentie on? Minkälaisia merkittäviä kohteita tien varrelta löytyy? Millä tavoin kulkija tiellä kulkiessaan tukee alueen kilpailukykyä? Näitä pohdimme seuraavassa.

1.3 Tutkimustehtävä

Työryhmämme asetti yhteiseksi tutkimustehtäväkseen tutkia Revontultentien nykytilaa ja mahdollisuuksia matkailutienä suomalaisten matkailijoiden näkökulmasta. Tutkimuskysymys kuuluu tarkemmin sanottuna seuraavasti:

- *Millainen Revontultentie on ja voisi olla matkailutienä suomalaismatkailijoiden kuvittelemana, kokemana ja kertomana?*

Lähdemme hakemaan vastausta seuraavista suunnista. Teemme kierroksen Revontultentien kulttuurihistoriassa ja nykytilanteessa; kartoitamme sen matkaa Suomen pohjoisimmaksi matkailutieksi. Tarkkailemme tien viestintää ja opasteita. Tutkimme, mitkä tekijät houkuttelevat matkailijoita matkailuteille ja miten hyvin Revontultentie tunnetaan. Kokevatko matkailijat Revontultentien läpikulkureittinä vai matkan kohteena? Millaisia mielikuvia, odotuksia ja kokemuksia Revontultentie suomalaismatkailijassa herättää? Lopuksi pohdimme, miten Revontultentietä estetisoidaan matkailijoita varten.

1.4 Aikaisemmat tutkimukset matkailuteista

Revontultentietä koskevaa aiempaa tutkimusta on löydettävissä vähän, sillä Tornioista Tromssaan kulkeva tie on kulkenut Revontultentien nimellä vasta vuodesta 2002. Tero Wallin ja Juhani Liminka (2004) ovat tehneet selvityksen *Revontultentien markkinointisuunnitelma*, joka koostuu matkailun perusselvityksestä, toimijoiden yhteistyön organisoimisesta, matkailumarkkinoiden segmentoinnista ja Revontultentien tuotteistamisen perusteiden esittämisestä. Muista matkailuteista koskevasta tutkimuksista mainittakoon seuraavat:

Tielaitos (1992) on julkaissut tutkimuksen *Suomen matkailutiet*, jossa on pyritty analysoimaan Suomen teiden matkailuvetovoimaa. Tutkimus on toteutettu postikyselyllä ja sen tarkoituksena on ollut tuottaa tietoa matkailutiejärjestelmän kehittämiseksi, sen tunnetuksi tekemiseksi ja markkinoimiseksi. Tiehallinto (2004) on julkaissut myös selvityksen *Matkailuteiden määrittely*, jossa on kartoitettu matkailutien yleiset periaatteet, jotta määritelmä olisi yhtenäinen. Selvityksessä on keskitytty käsittelemään matkailutieltä vaadittavia ominaisuuksia.

Matkailuteista löytyy myös historiallisia tutkimuksia. Eräs näistä on Jaakko Masosen (1989) teos *Hämeen härkätie: synty ja varhaisvaiheet: varhainen maaliikenne arkeologisena sekä historiallisena tutkimuksena*. Kyseisen tutkimuksen keskeisimmän osion ovat muodostaneet maastotyöt, inventoinnit ja arkeologiset kaivaukset. Tutkimuksessa on selvitetty Hämeen härkätien historiaa rautakauden lopulta aina varhaiskeskiajalle saakka. Toinen vastaava historiallinen tutkimus on Tapio Salmisen (1993) teos *Suuri Rantatie*, jonka tavoitteena on ollut historiallisen karttamateriaalin avulla määritellä Suuren Rantatien tielinjaukset ja selvittää tielaitteiden ja tien käytön vaiheet. Lisäksi tutkimuksen tavoitteena on ollut rajata edellytykset ja ajankohta, jolloin tie muotoutui yleiseksi tieksi.

Matkailuteita lähtökohtaisesti matkailun näkökulmasta tarkastelevia tutkimuksia ei juuri ole löydettävissä Suomesta, mutta ulkomailta tutkimuksia löytyy paremmin. Richard Hammondin (2002) selvitys *Tourism along the Silk Road – International* tarkastelee matkailun tilaa Silkkitiellä. Silkkitie oli joukko yhteenliittyneitä kauppareittejä, jotka kulkivat Etelä-Aasian halki Kiinan Chang-ansta Syyrian Antiokiaan ja muihin Lähi-idän ja Euroopan kohteisiin. Selvityksessä syvennytään matkailullisiin mahdollisuuksiin, joita Silkkitielle

on avautunut Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen sekä siihen mitä taloudellisia hyötyjä matkailu alueelle voisi mahdollisesti tuoda. Myös David W. Eby ja Lisa J. Molnar (2005) ottavat matkailuteiden tarkasteluun matkailullisen näkökulman tutkimuksessaan *Importance of Scenic Byways in Route Choice: a Survey of Driving Tourists in the United States*. Tutkimuksen päätarkoitus on selvittää millaiset matkailijat valitsevat matkareitiksi luonnonkauniita sivuteitä, jotta näiden teiden varrelle olisi mahdollista kehittää toimiva informaatiojärjestelmä matkailijoita varten.

Matkailun edistämiskeskus (MEK) on tehnyt kartoituksia Suomen kesämatkailusta. Kartoituksissa on käsitelty myös auto- ja kiertomatkailua ja sen nykytilaa Suomessa. Eräs tällainen kartoitus on Outi Parviaisen ja Pirjo Räsäsen (2004) toteuttama *Kiertomatkailukartoitus*. Kyseinen kartoitus on tehty yhteistyössä MEK:n kanssa ja sen on toteuttanut matkailun tuotteistamis- ja markkinointikonsulttiyritys Ellare Oy. Kyseisessä kartoituksessa on ollut tarkoituksena analysoida kiertomatkailun tilaa, kartoittaa sen kilpailutilannetta ja laatia kiertomatkailusuosituksia tulosten perusteella. Kartoitus on suoritettu pääosin kirjoituspöytätyönä eli se on tehty olemassa olevasta aineistosta.

Toinen MEK:n (2002) toimeksiannosta toteutettu tutkimus on *Ulkomaalaisten kiertomatkailijoiden haastattelututkimus*, jonka tavoitteena oli tuottaa tietoa ulkomaisten kiertomatkailijoiden matkailukäyttäytymisestä Suomessa markkinointiviestinnän ja tuotekehityksen apuvälineeksi. Tutkimus on toteutettu henkilökohtaisina haastatteluina kiertomatkailijoiden keskuudessa. Tutkimuksen kohderyhmän ovat muodostaneet saksalaiset, ruotsalaiset, alankomaalaiset, italialaiset ja ranskalaiset kiertomatkailijat. Haastattelutyön ovat tehneet 52 Taloustutkimus Oy:n koulutettua tutkimushaastattelijaa. Taloustutkimus Oy on markkinatutkimusalan täyspalvelu-yritys. MEK:n julkaisemassa *Matkailusilmä*-lehestä löytyy lisäksi artikkeleita matkailuteistä. Eräs tällainen artikkeli on Liisa Hentisen (2005) *Hyvää matkaa matkailutiellä*. Artikkelissa käsitellään matkailuteiden opastusten parantamista, palveluiden lisäämisestä sekä matkailuteitä aluekehityksen tukena.

Tutkimuksissa ja selvityksissä on keskitytty tarkkailemaan matkailuteiden määritelmiä ja matkailijoiden näkökulmia matkailutiehen. Nämä ovat tärkeitä tietoja teiden kehittämisen kannalta. Lisäksi olisi mielenkiintoista saada tietoa matkailuteistä myös paikallisten asukkaiden ja yrittäjien näkökulmasta. Revontultentien markkinointisuunnitelma on yksi tällainen selvitys yritysten näkökulmasta, silti varsinaista tutkimusta aiheesta ei vielä ole tehty.

1.5 Aineistot ja menetelmät

Tutkimuksemme perustuu sekä laadullisiin että määrällisiin aineistoihin ja menetelmiin. Empiirisinä aineistoinamme toimivat kahden työryhmämme kirjoittamat *etnografiset kuvaukset* Revontultentiestä, tammikuussa 2007 Helsingin Matkamessuilla kerätty *kyselyaineisto* sekä Revontultentien matkailijoilta kerätty *kyselyaineisto* ja *teemahaastattelut*. Kaikki aineistot lukuun ottamatta Matkamessuilta kerättyä kyselyaineistoa on kerätty Revontultentien varrella Etelä- ja Keski-Suomen hiihtolomaviikkojen taitteessa 23.–26.2.2007.

Kussakin osatutkimuksessa on omat menetelmänsä ja aineistonsa. Laadulliset aineistot (etnografiset kuvaukset ja teemahaastattelut) on analysoitu *sisällönanalyysin* avulla. Kyselyaineistot on puolestaan analysoitu tilastollisin menetelmin. Tarkemmin ottaen niiden analyysissä on menetelminä käytetty *suoria jakaumia, ristiintaulukointia, tilastollisia tunnuslukuja ja faktorianalyysia*. Kuvaukset kustakin aineistosta ja niiden tuottamisen toteutuksesta, tavoista ja ehdoista sekä aineistojen analyysimenetelmistä löytyvät kustakin pääluvusta tai niiden liitteistä.

1.6 Teoksen kulku

Tutkielma koostuu yhteensä kahdeksasta pääluvusta. Johdannon jälkeen toisessa luvussa kuvaamme Revontultentien kulttuurihistoriaa, nykytilaa sekä prosessia, jonka aikana aiemmin E8:na tunnettu Tornioista Tromssaan kulkeva valtatieosuus sai nimen Revontultentie ja sitä kautta matkailutietauksen. Luku on tehty useamman työryhmän yhteistyönä. Luvussa 3 ryhdyimme varsinaisesti matkantekoon Revontultentiellä kuvaamalla tien viestintää ja opasteita. Tämä jälkeen tutustumme eri työryhmien tekemien osaprojektien avulla Revontultentiehen. Luvussa 4 pohdimme tekijöitä, jotka houkuttelevat potentiaalisia matkailijoita Revontultentielle sekä tien tunnettuutta ja viestintäkanavia, joista Revontultentien matkaa toivoo löytävänsä tietoa tiestä. Luvussa 5 keskitymme pohtimaan Revontultentien merkitystä läpikulkureittinä ja matkan kohteena. Voiko itse matkanteko sittenkin toimia matkan ensisijaisena tarkoituksena? Luvussa 6 tarkastelemme Revontultentiehen liitettyjä odotuksia, mielikuvia ja kokemuksia suhteessa Lappikuviin ja luontoon, Tornion ja Muonion rajajokiin, maaseudun kylien elinvoimaisuuteen. Luvussa 7 pohdimme miten Revontultentien identiteettiä voidaan estetisoida ohiajavalle matkailijalle. Viimeinen yhteen kokoava luku 8 perustuu tutkimusprosessin päätteeksi käymäämme loppukeskusteluun, jossa kokosimme projektimme tulokset ja mietimme yhdessä ideoita Revontultentien kehittämiseen matkailutienä.

Toivotamme lukijalle antoisaa matkaa! Vi önskar alla läsare en trevlig resa!
We wish you a pleasant journey!

2 TORNIOSTA KILPISJÄRVELLE KULKEE TIE

2.1 Revontultentien historia

Tieverkostoon luominen on ollut edellytys automatkailun kehittymiselle myös Revontultentiellä. Tien kehityskulku on ollut monivaiheinen 1920-luvulta tähän päivään. Kulkuyhteyksien parantaminen Pohjois-Suomessa nähtiin ensistä tärkeämpänä 1920-luvulla, jolloin merkittävä osa valtiollisista tieavustuksista suunnattiin pohjoiseen. Lapissa ei silti tapahtunut vielä tuolloin merkittäviä parannuksia. Aina uusiin teihin ja kulkuyhteyksiin ei suhtauduttu myönteisesti. Joillakin lestadiolaisseuduilla teiden nähtiin rappeuttavan nuorison moraalia, koska ne tarjosivat sujuvat kulkuyhteydet kylille ja kaupunkeihin. (Antila 1999a, 244, 249, 252.)

Sotien välillä syntyi niin sanottu Savotta-Suomi, jolloin pohjoisen metsistä kuljetettiin valtavia puumääriä tehtaille. Tärkein puunkuljetusmenetelmä oli tuolloin uitto, lisäksi maantiet ja rautatiet olivat tärkeitä edellytyksiä puunjalostuksen jatkon turvaamiseksi. Pohjoisen Suomen ongelmana oli rautatien ja muiden yhteyksien puuttuminen Ruotsiin ja Norjaan. 1930-luvulla puutavaraa kuljetettiin ensimmäisiä kertoja laajemmalti maanteita pitkin, vaikka se tuli 7–10 kertaa kalliimmaksi kuin uitto. Siksi maanteita käytettiin puun kuljetukseen ainoastaan silloin, kun muut kuljetusmuodot eivät olleet mahdollisia. (Antila 1999a, 243, 245.)

Pohjois-Suomen asutus oli jokien varsille keskittynyttä. Kuitenkin valtion metsämaiden asuttaminen ja asutustoiminta muutti vähitellen asutusrakennetta ja samalla myös liikennettä. Metsämaiden asuttamisen vuoksi asutusviranomaiset rakennuttivat teitä. Usein tiet olivat kuitenkin vaatimattomia, eikä niiden kunnossapidosta huolehdittu riittävästi. (Antila 1999a, 247.)

Yhteiskunnalliselle muutokselle Pohjois-Suomessa kylvettiin siemenet jo sotien välisenä aikana, mutta sen huippu koitti vasta toisen maailmansodan jälkeen. Lapissa tapahtui 1930-luvulla suuria muutoksia perinteisissä kulkutavoissa ja reiteissä, ja 30-luvun loppupuolella Enontekiö–Kittilä väliäkään ei enää kuljettu Ounasjokea pitkin, vaan uutta maantietä pitkin Muonion kautta. (Antila 1999a, 247–248.) Vähitellen alettiin myös suunnitella ja toteuttaa valtatiehankkeita. Lehdon ja Kallion komiteoiden valtatiesuunnitelmissa vuosilta 1930 ja 1933 esitettiin valtatietä Oulusta Muonioon. Vuonna 1938 oli jo numeroituja valta- ja kantateita ja tällöin oli numeroitu myös Valtatie 21 Kemistä Muonioon. (Antila 1999b, 272.)

Alkuun tiet eivät olleet talvisin lainkaan ajokuntoisia, sittemmin niitä ryhdyttiin auraamaan hevosilla, ja vuosina 1918–1930 teiden talvikunnossapito kehittyi vähitellen koneelliseen auraamiseen. Tornio–Muonio väliä aurasi vuosina 1936–1937 Rautatiehallitus. Tuolloin eri alueiden aurauksesta vastasivat eri tahot, ja runsas neljännes kaikista maanteista kuului viralliseen aurausohjelmaan. Maantiet alkoivat olla sääoloista huolimatta lähes aina liikennöitävässä kunnossa. (Turunen 1999, 340–343, 346–348.)

Vuosina 1942 ja 1943 saksalaiset olivat riippuvaisia Pohjois-Suomen maanteista ja rautateista. He eivät olleet tottuneita Suomen ankariin talviin, ja ostivat suomalaisilta korvausta vastaan aurausapua. Tuolloin TVH:n piirit hoitivat suuren osan Pohjois-Suomen huollon kannalta tärkeiden teiden aurauksista. Lapin Piirin vastuulla oli muun muassa Kilpisjärventie Kemistä Tornion ja Muonion kautta Karesuvantoon. (Salonen 1999, 428–429.)

Teiden rakentaminen kuului osaksi sodanjälkeistä jälleenrakentamista 1940- ja 1950-luvun Lapissa. Erityisesti Petsamon luovutus aiheutti suuren muutoksen pohjoisen tiestölle. Jälleenrakennuskaudella Petsamon tie korvautui monessa suhteessa Palojoensuun–Kilpisjärven maatiellä. Tie rakennettiin saksalaisten ja suomalaisten yhteistyönä sodan aikana, mutta saksalaiset tuhosivat sen vetäytyessään. Jälleenrakennuskaudella tien korjaamiseen panostettiin huomattavasti, ja se oli sotatuhojen korjaamisen ohella ainoa suuri työ. Kilpisjärven tie korvasi ennen kaikkea sitä menetystä, jonka Petsamon menetys aiheutti matkailulle. Käsivarren Lapista tuli näin ollen matkailullisesti yhtä merkittävä kuin Petsamo oli aiemmin ollut. Liikenteen painopiste siirtyi Lapissa muutenkin länteen päin alueluovutusten myötä ja sen vuoksi, että Ruotsin ja Norjan suhtautuminen maiden välisiin yhteyksiin muuttui myönteisemmäksi kuin sotienvälisenä aikana. (Tervonen 1995, 82.)

Maamme nykyinen päätieverkko luotiin 1950- ja 1960-luvun suurtoissa. Pääteiden rakentaminen jatkui pohjoisimmassa Suomessa 1960-luvulla myös valtatiellä 21 Tornioista Kilpisjärvelle. 1960-luvun alussa valtateiden päällyttäminen alkoi todenteolla. Vuonna 1964 suurin osa nykyisestä Revontultentiestä oli jo puolikestopäällystetty, ja vuoteen 1970 mennessä pelkkä soratie oli päätieverkossa harvinainen. Vuonna 1972 enää muutaman kymmenen kilometrin pätkä oli soratietä ja tien eteläosassa oli jo kestopäällystettyjä osia. (Nenonen 1995, 179, 188–189.)

Teiden päällyttäminen oli suuri yhteiskunnallinen muutos. Mikael Niemi kuvaa romaanissa *Populäärimusiikkia Vittulajänkältä* asfaltin tuloa Pajalan kortteliin kuusikymmentäluvulla.

Talomme ohi mateli kolonna panssarivaunuja muistuttavia ajoneuvoja, jotka alkoivat kaivaa ja repiä kuoppaista hiekkatietä. Se tapahtui alkukesästä. Haalaripukuiset miehet kävelivät ympäröivänsä levein askelin, sylkivät mällejä, hakkasivat rautakanggella ja murahtelivat suomeksi kotirouvien tirkistellesä verhojensa takaa. Pienen pojanklopin mielestä se kaikki oli kamalan jännittävää. (Niemi 2003, 12.)

Niemi (2003, 12–13) kuvaa hiekkatietä vanhanaikaiseksi, asfaltti merkitsi parempaa tulevaisuutta:

Sen päällä lapset saisivat pyöräillä uusilla polkupyörillä kohti hyvinvointia ja insinöörikoulutusta. Kun koneet vihdoinkin ja viimein olivat lähteneet, aloin tehdä pieniä, varovaisia kävelyretkiä naapurustoon. Maailma kasvoi askel askeleelta. (Niemi 2003, 13, 15.)

Revontultentiellä tehtiin pitkäaikaisia ja suuria parannustöitä aina 1990-luvulle saakka. Pitkäaikaisin parannustyö tehtiin vuosina 1970 – 1983, jolloin kohteena oli Pekanpää – Pello -väli yli 70 kilometrin matkalla. Erilaisia siltoja ja ylikulkuja sekä päällystötöitä tehtiin vuosina 1977 – 1983. Lisäksi välit Sieppijärvi – Pohjasenvaara, Pohjasenvaara – Kolari ja Pello – Olosjoki parannettiin asfalttibetonipintaiseksi vuosina 1987–1993. Lama-aika näkyi työmailla: urakkahinnat oli kilpailtu alas, mikä vaikeutti valvontaa, sillä työn laatu tahtoi myös vastata hintaa. (Mäkelä 2000, 167.)

Ainutlaatuinen piirre Revontultentiessä on se, että se käsittää koko Suomen ja Ruotsin välisen raja-alueen, 450 kilometriä. Tämä näkyy myös Suomen ja Ruotsin välisessä yhteistyössä; 1960-luvulla syntyi hanke, jossa rakennettiin vuorotellen ja kustannukset tasaten siltoja, jotka valmistuivat 1980-luvulle mennessä. Yhteistyö Ruotsin kanssa ei rajaudu pelkästään siltoihin ja rajanylityspaikkoihin, sillä esimerkiksi Karesuvannossa Suomen ja Ruotsin tie-laitoksilla on yhteinen tukikohta, joka valmistui vuonna 1995. Lisäksi kunnossapidon osalta on Suomen ja Ruotsin välillä ollut käynnissä yhteistyötä. (Mäkelä 2000, 199–201.)

2.2 Tien nykytilanne

Revontultentien luonteeseen keskeisesti vaikuttava tekijä on rajan läheisyys. Rajaan liittyy runsaasti historiaa, sekä voimakas symbolinen lataus. Suomen ja Ruotsin välistä rajaa, joka kulkee pitkin Tornion- ja Muonionjokea sekä Könkämäenoa ja jota Revontultentie seurailee, on usein sanottu maailman rauhallisimmaksi rajaksi. Joki yhdistää Perämeren ja Jäämeren toisiinsa, ja on aina ollut merkittävä "Perämeren ja Jäämeren välisen maan" asukkaille. Alue joen molemmin puolin kuuluu yhteen niin kielellisesti, kulttuurisesti kuin sosiaalisestikin. (Järviluoma ym. 2005, 2–3.)

Rajanylityspaikkoja Revontultentien matkalla on seitsemän, jotka Suomen puolella ovat Tornio, Ylitornio, Pello, Kolari, Muonio, Karesuvanto ja Kilpisjärvi. Muut rajanylitykset tapahtuvat siltaa pitkin joen yli, paitsi Kilpisjärvellä raja ylitetään asumattomassa tunturimaastossa. Ylitornion, Pellon ja Karesuvannon ylityspaikoilla asutusta on sillan molemmin puolin. Muoniossa on asutusta ainoastaan Suomen puolella, kun taas Kolarissa rajaa hallitsevat metsä ja joki lähimmän asutuksen sijoituessa jonkin matkan päähän. Torniossa taas raja ylitetään keskellä kaupunkimiljöötä, mikä tulee entisestään vahvistumaan Tornion ja Haaparannan välisen yhteistyön yhä tiivistyessä. (Järviluoma ym. 2005, 2, 4, 11.) Paikalliset liikemiespiirit julistivat Tornio-Haaparannan EuroCityksi 1995, Suomen ja Ruotsin liittyessä Euroopan Unioniin. Kaupunkien rajalle rakennetaan yhteistä viranomaispalvelujen keskusta. Alueella on pitkät perinteet kauppapaikkana, ja kaksoiskaupungin suunnittelun myötä myös huonekaluliike Ikea päätti rakentaa suurtavaratalonsa EuroCityyn vuonna 2005. (Hänninen 2006, 55–56.)

Historiallisesti Tornionlaakso oli viiden kielen seutua. Edelleen suomen kielen kieliraja kulkee jonkin matkan päässä Ruotsin puolella. Tornionlaakson pohjoisosissa saame, ruotsi ja norja ovat tärkeimmät kielet. Viides kieli on meän kieli. (Järviluoma ym. 2005, 5.) Suomen ja Ruotsin välinen raja on pysynyt samana vuodesta 1809 asti, jolloin Ruotsi joutui luopumaan Suomesta. Tuolloin joesta, joka kautta aikain oli yhdistänyt ihmisiä ja ollut kaiken keskipisteenä, tuli kansojen ja valtioiden välinen raja. Ennen EU-jäsenyyttä rakennetuilla raja-asemilla valvottiin liikennettä vuorokauden ympäri, ja niillä oli tullivirkailijoita. Kaikkia autoja ei kuitenkaan pysäytetty, vaikka ihmisiä ja tavaraa valvottiin. Pohjoismainen passivapaus on ollut jo pitkään voimassa, ja koska Suomi, Ruotsi ja Norja kuuluvat Schengen-sopimukseen, ei henkilöiden valvonta ole enää pääasiallinen tehtävä. Sen sijaan tullin tehtävänä ovat passitusasiat sekä tuonnin ja viennin valvonta. Tulliselvitykset tehdään nykyään useimmiten jossakin muualla kuin Tornionlaakson tulliasemilla. Tornion ja Kilpisjärven tulliasemat ovat ainoat, jotka ovat miehitettyjä vuorokauden ympäri. Kilpisjärven asema sijaitsee muutaman kilometrin päässä Norjan rajasta Suomen puolella ja maiden tullit tekevät siellä yhteistyötä. Kaikilla Suomen puoleisilla raja-asemilla on kuitenkin valvontakamerat. (Järviluoma ym. 2005, 5, 7.)

Ennen autojen aikaa rajan yli kuljettiin tiheästi veneillä ja talvisin jääteillä. Nykyäänkin paikalliset asukkaat käyttävät jääteitä, joita kyläyhdistykset pitävät kunnossa. Rajanylityksen muututtua yhä epädramaattisemmaksi EU-jäsenyyden myötä osa vanhoista yhteyksistä on otettu taas käyttöön, mutta sillat ovat silti tärkeimmät rajanylityspaikat. Rajajoen tehtävänä tänä päivänä on muun muassa ylläpitää kansallisten kielten, verolainsäädäntöjen, poliittisten järjestelmien ja jakojen, hintojen ja valuuttojen välisiä eroja. (Järviluoma ym. 2005, 6.)

Rajanylityksiä tapahtuu päivittäin 17 000, joista 72 % eli 12 000 Tornio-Haaparannan kautta. Pääosa tästä liikenteestä on työ- ja ostosmatkoja ynnä muuta päivittäistä liikkumista. Suomen puolella jokivarressa matkailuliikenne on vilkasta. Suosittuja kohteita ovat ainakin Rovaniemi, Ylläs, Levi, Olos ja Pallas. Tälle liikenteelle rajanylityspaikoilla ei tosin ole suurta merkitystä, paitsi toisinaan joku satunnainen matkailija haluaa käydä rajalla seisomassa. Kesäliikennettä alueella on 15–50 % enemmän kuin talvella, mistä suuri osa on Nordkapp-matkailua. (Järviluoma ym. 2005, 6–7.)

Suomen, Ruotsin ja Norjan tiehallinnot yhteistyössä Tornionlaakson Neuvoston kanssa aloittivat vuonna 2005 hankkeen, Maisemointiohjelman, jolla maiden välisistä rajanylityspaikoista pyritään tekemään selkeitä, yhtenäisiä, toimivia ja miellyttävän näköisiä. Rajan matkailulliset mahdollisuudet tulisi myös valjastaa entistä paremmin. Maisemointisuunnitelmassa yhtenä osana on opastuksen yhtenäistäminen ja joen ja siltojen näkyvyyden parantaminen. Tarkoituksena on saada rajanylityspaikoista ennakoon ilmoittavat kyltit sekä viitat, jotka ilmoittavat kohteena olevan maan molemmilla kielillä, sekä paikkakunnan. Esimerkiksi Suomen puolella olevassa viitassa lukisi siis Ruotsi/Sverige sekä Övertorneå. Tarkoituksena on myös lisätä rajanylityspaikkojen näkyvyyttä ja näytävyyttä myös pimeällä valaistuksen keinoin. Lisäksi rajan merkitystä tulisi muokata valvontapisteestä ennemminkin ihmisten kohtaamispaikan suuntaan. (Järviluoma ym. 2005, 2, 9–10.)

Tien liikennemääristä on olemassa suuntaa-antavia lukuja, joissa ei kuitenkaan ole huomioitu vuodenaikojen vaihteluja. Siitä huolimatta liikennemäärät kertovat sen, että tien eteläpäässä on liikenne vilkkaampaa kuin sen pohjoisosassa. Myös muutamat kylät vilkastuttavat liikennettä matkan varrella. Revontultentien osuudella Tornioista Pelloon on liikennettä keskimäärin 1500–3000 ajoneuvoa tunnissa. Poikkeuksia tällä välillä ovat Tornio, Ylitorio ja Pello, joiden kohdalla liikennettä on enemmän, eli 3000–6000 ajoneuvoa tunnissa. Pellon pohjoispuolella liikennettä on vähemmän, Kilpisjärvelle asti tiellä on keskimäärin 350–1500 ajoneuvoa tunnissa, paitsi Kolarissa 1500–3000 ajoneuvoa tunnissa. (Tiehallinto Lapin tiepiiri 2005.)

Revontultentien markkinointisuunnitelmassa (2004) kartoitetaan Revontultentien sen hetkistä tilaa. Sen mukaan Revontultentien reitillä, Kemi-Tornio-Tromssaan, on noin 800 000 majoitusvuorokautta vuosittain. Ongelman muodostavat matkailijoiden lyhyet viipymät alueella. Suurin osa matkailijoista tulee Etelä-Suomen, Ruotsin ja Norjan alueelta. Automatkatilu on keskeisin Revontultentien reitin liikennemuoto, vaikka alueella on myös viisi lentokenttää, rautatieyhteydet, säännöllinen bussireittiliikenne ja erinomainen vesiliikennereitti Norjassa. (Wallin ja Liminka 2004, 7–9.)

2.3 Revontultentie – hankeprosessin kuvaus

Revontultentien historia ulottuu 1900-luvun puoliväliin, jolloin se tunnettiin Neljän tuulen tienä. Lopullisesti tämä tie valmistui 1946 (Matkailun jälleenrakennus).

Tarinan mukaan kerran 1930–40-luvulla eräs ratsumestari istuskeli kahvinuotilla loivassa solassa Muotkatalessa. Tuuli kieputteli savua, ja ratsumestarin silmät olivat kyynelissä, istui pa hän millä puolella nuotia tahansa. "Johan on paikka, kun tuuli käy yhtä aikaa neljästä suunnasta", hän vihasena tiuskaisi. Näin Neljäntuulentie sai nimensä. (Kilpisjärven kyläsivut.)

Nykyään tie tunnetaan Revontultentienä ja se jatkaa Suomen E8-tietä Tornioista Kilpisjärvelle. Ruotsin puolella tie kulkee Haaparannalta Ruotsin Karesuandoon ja edelleen E8-tietä Suomen Karesuvannosta Norjan Tromsaaan. (Tiehallinto 2004.) Revontultentien nimellä halutaan kuvata revontuli-ilmiöitä, jotka ovat ominaisia koko reitille (Lantto 2003, 76). Seuraavassa tarkastelemme Revontultentien hankeprosessia eli sitä, miten tie on muotoutunut matkailutieksi.

E8 -tien kehittäminen matkailutieksi nousi esille Suomen, Ruotsin ja Norjan tieviranomaisien välisissä neuvotteluissa, jonka seurauksena vuoden 2001 lopussa käynnistettiin tieviranomaisien ja Tornionlaakson Neuvoston toimesta selvitys-, suunnittelu- ja kehittämistyö E8 -tien kehittämiseksi. (Alapeteri, ei vl.)

Revontultentien viitoitus suunnitelmassa ehdotettiin yhtenäisiä matkailumerkkejä ja tienvarsitauluja kunkin maan alueella. Ongelmaksi viitoituksen toteutamisessa koettiin matkailuteiden erilainen status kolmen maan välillä. Ruotsissa matkailuteiden määrittelyä ei ole tehty lainkaan Norrbottenissa ja Norjassakin tie on ainoastaan nimetty matkailuystävälliseksi tieksi. Suomessa Revontultentie nimitettiin viralliseksi matkailutieksi lokakuussa 2002. (Alapeteri, ei vl.)

Tien opasteiden yhtenäistämiseksi, viitoitusten täydentämiseksi ja rajanylityspaikkojen parantamiseksi haettiin Interreg-rahoitusta syyskuussa 2006. Hanke on jatkoa vuonna 2004 alkaneelle *Revontultentien kehittäminen – viitoittaminen ja informaatio* - suunnitteluhankkeelle sekä Interreg III rahoittamalle projektille vuodelta 2005 *Ruotsin, Suomen ja Norjan rajanylityspaikkojen maisemointiohjelma*. Hankkeessa on tarkoituksena yhtenäistää pohjoismaiden alueella olevat Revontultentien kyltit ja parantaa matkailijoita palvelevaa opastusta. Lisäksi matkailijoita ja paikallista väestöä palvelevaa informaatiota lisätään parantamalla viitoitusta. (Revontultentien reitin..., ei vl.)

Tero Wallinin ja Juhani Limingan (2004) laatimassa Revontultentien markkinointisuunnitelmassa korostetaan eri toimijoiden välistä yhteistyötä, matkailumarkkinoiden segmentointia ja Revontultentien tuotteistamista. Markkinointisuunnitelman keskeisimpänä tuloksena on Revontultentien kehittäminen brändinä. Yhtenäisen imagon avulla alueen yritykset voivat toimia ja saada lisäarvoa markkinoinnilleen. Tämä edellyttää tiivistä yhteistyötä eri yritysten välillä sekä verkostoitumista, jota markkinointisuunnitelmassa ehdotetaan toteutettavaksi Tornionlaakson Neuvoston toimesta.

Revontultentiellä tapahtuva matkailu on Wallinin ja Limingan (2004) mukaan suurimmaksi osaksi automatkailua. Opasteet ja paikallistiet vaativat tulevaisuudessa parantamista. Interreg-rahoituksen tarkoituksena ja tavoitteena ovat juuri opastuksen parantaminen (Revontultentien reitin..., ei vl.). Peruslähtökohtien uskotaan olevan matkailulle hyvät ja kehittämismahdollisuusiakin olevan paljon. Revontultentien matkailualueen tärkeimmiksi vahvuuksi koetaan luonto ja kulttuurihistoria. Luonnon ollessa keskeisessä asemassa ympäristöasioiden merkitys korostuu. Pitkällä aikavälillä ympäristön hoito tuo taloudellista säästöä, mutta on myös kilpailuvaltti. (Wallin & Liminka 2004.)

Tähän asti Revontultentien yritysten markkinointi on tapahtunut pääosin yksittäisinä ponnistuksina. Revontultentien reitin menestymisen ja kehityksen edellytyksenä on alueella toimivien yritysten välinen yhteistyö. Yhteistyön kehittämiseksi Wallin ja Liminka (2004) ehdottavat perustettavaksi yhteistä palvelukeskusta. Palvelukeskuksen ideana olisi, että koko Revontultentien aluetta koskevat tiedot ja varaukset voitaisiin tehdä samasta paikasta, esimerkiksi samasta puhelinnumerosta tai Internet-sivustolta. Lisäksi Internet-sivusto esittelisi Revontultentien reittiä ja palveluita ja siellä olisi linkit eri yritysten kotisivuille.

Toinen Wallinin ja Limingan (2004) ehdotus yhteistyön parantamiseksi on Revontultentien reitin kehittämisryhmä, jonka tehtäviin kuuluisivat yhteismarkkinoinnin järjestäminen ja erilaiset kehittämishankkeet. Lisäksi yhteisiin tehtäviin kuuluisivat reitistöjen rakentaminen ja ylläpito, maiseman hoito, ympäristöasiat, laadun varmistaminen ja yrittäjien koulutus. Ensisijaisesti Revontultentien reitin kehittämishankkeet liittyvät palvelutarjonnan, erityisesti majoituspalvelujen lisäämiseen, mutta myös ympäristön ja laadun parantamiseen. Näiden hankkeiden edellytyksenä on nimenomaan yrittäjien yhteistyön jatkaminen ja Revontultentien kehittämisryhmän perustaminen.

Wallinin ja Limingan (2004) näkemyksen mukaan Revontultentien reitin kattavan brändin kehittäminen toimisi hyvänä matkailutien toimintamallina. Brändi tekisi reitin tunnetuksi ja houkuttelisi matkailijoita. Luonnonläheisyys ja kulttuurihistoria yhdistettynä monipuolisiin ja korkeatasoisiin ympärivuotisiin palveluihin toimisi brändin perustana. Tulevaisuudessa onkin ratkaisevaa se, miten markkinointia organisoidaan ja miten käytettävissä olevat resurssit kohdennetaan. Miten markkinointitoimet järjestetään ja mikä on mahdollisesti perustettavan kehittämisryhmän rooli yhteismarkkinoinnissa? Yhteismarkkinoinnin tavoitteena olisi ensisijaisesti nostaa Revontultentien tunnettavuutta korkeatasoisena ja monipuolisena matkailureittinä, sekä houkuttella matkailijoita reitille.

Hyviä, toteuttamiskelpoisia Revontultentien kehitysideoita ja -suunnitelmia on paljon, minkä perusteella Revontultentien tulevaisuus näyttää hyvältä. Monet niistä ovat kuitenkin vielä keskeneräisiä tai niiden toteutusta ei ole aloitettu. Esimerkiksi Internet-sivujen perustamisesta on puhuttu paljon, mutta toistaiseksi sivustoja ei vielä ole. Nyt olisikin aika toteuttaa ideoita ja suunnitelmia, jotta Revontultentie muodostuisi kansainvälisesti tunnetuksi matkailutieksi.

3 VIESTINTÄÄ JA OPASTUSTA TIEN PÄÄLLÄ

3.1 Johdanto

Revontultentien ympäristö ja Lappi avautuvat automatkailijan silmiin vaihtelevasti matkailijasta riippuen. Joillekin matkanteossa on tärkeää nopeus ja turvallisuus sekä hyvät viitoitukset ja opasteet kohteisiin. Toisille odotukset voivat kohdistua tien ympäristöön ja kyläelämän elinvoimaisuuteen tai perinteikäisiin palveluihin. Jotkut taas pyrkivät nauttimaan täysin siemauksin itse matkalla olosta ja matkustamisesta (Haldrup 2003, 63). Wolfgang Sachs (1992) mukaan automatkailuun on kautta aikojen liitetty vapaus ja ajaminen maiseman äärellä (ks. luku 6 Revontultentie matkailijoiden kokemana). Tietä autolla matkaavalle maisema aukeaa niin eteen, sivuille kuin taaksepäin, jopa ylöspäinkin. (Sachs 1992 Toiskallion mukaan 2006, 48.) Pasi Falk (1997) on tarkentanut nykyturistin katsetta korostamalla sen vertikaalisuutta verrattuna paikallisen horisontaaliseen katseeseen (Falk 1997 Toiskallion mukaan 2006, 48).

Tässä luvussa ajamme pitkin Revontultentietä tarkastellen miten Revontultentie ja *Lappi-kuva* tulevat esille tienvarren viitoituksissa ja opasteissa sekä rakennetussa ympäristössä. Viitoituksissa ja opasteissa keskitymme lisäksi tarkastelemaan selkeyttä ja informatiivisuutta *saavutettavuuden* näkökulmasta. Aluksi avaamme tutkimuksemme kannalta olennaisia käsitteitä, jonka jälkeen kerromme tutkijan asemoinnistamme ja esioletuksistamme Revontultentiestä. Tämän jälkeen seuraa varsinainen tien päällä -osuus. Tutkimuksemme lähestymistavan ollessa etnografiaan ja matkailun kulttuuriin liittyvä tutkimus, käsittelemme etnografiaa tutkimusmenetelmänä heti Revontultentiellä matkaamisen jälkeen. Tutkimuksessa käymme keskustelua omien etnografisten havaintojen ja tulkintojen pohjalta sekä aikaisempien tutkimusten ja kirjallisuustieteiden vuoropuheluna. Lopun yhteenvedossa tiivistämme havaintojamme sekä empiirisen että teoriaosuuden pohjalta.

Teimme tutkimusretken Revontultentielle etelä- ja keskisuomalaisten hiihtolomien välisenä viikonloppuna 23.–24.2.2007. Ajoimme Revontultentien reitin alku- ja keskiosan Tornion ja Muonion välillä. Koko Revontultentie on jaettu kohdealueittain kolmeen vaikutusalueeseen, jotka ovat Suomen puolella Tornion ja Ylläs-Kilpisjärven vaikutusalueet ja Norjassa Tromssan vaikutusalue (Liminka & Wallin 2004, 10). Kyseiset vaikutusalueet näkyvät jäljempänä ajomatkamme kuvauksissa. Myöhemmin tekstissä esiintyvä KPK -lyhenne tarkoittaa viittausta tutkimusretken aikana kirjoittamiimme kenttäpöytäkirjoihin.

Käsitteitä

Saavutettavuudella voidaan tarkoittaa ajallista ja maantieteellistä saavutettavuutta, johon vaikuttavat muun muassa matkan pituus ja tien kunto: matkailukohteen sijaintia tarkastellaan keskeisiin liikenneväyliin nähden ja kuinka kauan matkailukohteeseen matkustaminen kestää (Liminka & Wallin 2004, 9). Tutkimuksemme tarkoittaa saavutettavuudella lähinnä palveluiden ja kohteiden löytymistä viitoituksen ja opasteiden avulla tietä matkattaessa. Rakennettuun ympäristöön luemme tienvarren palvelut, rakennukset ja rakennelmat niiden ympärillä.

Lappi-kuvalla tarkoitamme tutkimuksemme ihmisten mieliin rakentuneita mielikuvia tai käsityksiä Lapin alueesta. Näitä kuvia värittävät esimerkiksi mielikuva, todellisuus ja perinteisyys. Katriina Petrisalon (2001, 124) mukaan perinteinen tai traditionaalinen tarkoittavat yleensä täsmämätöntä

menneisyyttä. Niillä halutaan korostaa asian tärkeyttä, arvokkuutta ja pitkiä juuria sekä pyrkiä vahvistamaan asian identiteettiä. Petri Raivo (2003, 12) lukee fyysiseen perinteeseen kuuluvaksi rakennukset, paikat ja maisemat, joita myös omassa tutkimuksessamme tarkastelemme.

Romantisoiduissa Lappi-kuvissa Lappi ei rajoitu lääninrajoihin eikä yhteen ajatukseen. Joillekin Lapin raja on tietty paikka, joku toinen näkee sen Lapin ihmisissä ja heidän leppoisassa mielenlaadussaan. Perinteisesti Lappi voi merkitä luonnonrauhaa, lappilaisia elinkeinoja (esim. poronhoito), saamelaisia, eksotiikkaa, puhtautta, erämaan karua hiljaisuutta, kaihoa, sinisiä tunteita – lista on loputon. Lappi-kuvan romantisointia ovat omalta osaltaan edistäneet suomalaiset iskelmät, joista esimerkkinä mainittakoon kaihoisat kappaleet Lapin kesä ja Neljän tuulen tie. (Niemi 2000, 136–140.)

Lassi Heininen (2003, 251) rakentaa Lappi-kuvaa todellisten tapahtumien ja ilmiöiden pohjalta kertoen eksoottisesta ja luonnonläheisestä, mutta toisaalta kaukana sivistyksestä olevasta resurssialueesta. Sen elämää ovat vuosien saatossa värittäneet muun muassa vesivoiman valjastaminen, siitä seuranneen lohikannan katoamisen synnyttämät karvalakkilähetystöt, tekoaltaiden rakentaminen, työllistämistoimet sekä lappilaisten massamuutto kasvukeskuksiin ja matkailijoiden kasvava kiinnostus Lappiin. Edellä mainitut kuvaukset viittaavat Lappiin resurssialueena. Lapin luonnonkäyttöön on pitkään liittynyt ristiriitoja. Jarno Valkonen (2003, 133) tarkastelee Lapin luontoa yleisistä ja paikallisista näkökulmista, jotka koostuvat toisaalta taloudellisesta hyötynäkökulmasta, luonnonsuojelusta ja toisaalta kuvasta periferiana ja matkailuelinkeinon markkinoimana karunkauniina, villinä erämaana.

Tutkijan asemointi ja ennakko-oletukset

Tutkijan asemointi tarkastelussamme on kolme suomalaista naista talvisella automatkalla Tornioista Muonioon. Naisista kaksi ei ole matkustanut aiemmin Revontultentiellä, kolmas on kotoisin Revontultentien varrelta. Ensin mainituilla tiedot Revontultentiestä pohjautuvat pääosin tuttavien kertomuksiin, kirjallisiin lähteisiin ja muistoihin lapsuuden vierailuista Kemi-Tornion alueella, tien varrella asuneella puolestaan lapsuus ja nuoruus ankkuroituvat Revontultentien ympäristöön ja hänen havainnointiaan leimasikin kokemus pa-luusta.

Ennen kuin istahdamme autoon ja lähdemme tien päälle, kerromme millaisia ennakkokäsityksiä meillä Revontultentietä ensi kertaa matkaavilla ”turisteilla” oli tiehen liittyen. Oletimme, että tienviittoja ja opastintauluja olisi paljon, Suomen ja Ruotsin välinen rajayhteistyö näkyisi tienvarren palveluissa, Revontultentie näkyisi esitteissä ja yleisesti tien varrella ja että Tornion Kukkolankoski sijaitsisi näköetäisyydellä. Lisäksi oletimme näkevämme matkalla paljon hiihtolomamatkailijoita. Seuraavassa kerromme, miten nämä ennakkoo-dotukset pitivät paikkansa.

3.2 Matkalla Revontultentiellä

Tornio - Ylitornio - Aavasaksa – Juoksenki

Moottoritien päättyessä ennen Torniota on opastintauluun merkitty ylhäältä alaspäin kaupungit Luulaja, Haaparanta ja Tornio; tässä näkyy ensimmäinen merkki Revontultentiestä rajatienä. Olemme nyt Tornion vaikutusalueella. Pysähdymme Tornioon.

Torniojoen suu on ollut jo keskiajalta lähtien merkittävä kaupapaikka ja ajoittain Tornio on ollut jopa Suomen tunnetuin kaupunki. Entisaikaan Torniota kuvattiin eksoottisena porttina Lappiin ja sivistyksen 'viimeisenä etuvartiona' Etelästä Lappiin tultaessa. Nykyinen Tornio on tiiviissä yhteistyössä erityisesti joen toisella puolella Ruotsissa sijaitsevan naapurikaupunkinsa Haaparannan kanssa. (Teerijoki 2003, 149.)

Revontultentienvarrtta myötäilevälle Tornijokivarrelle ominainen suomalaisten ja ruotsalaisten luonnollinen vuorovaikutus perustuu muun muassa omaan kieleen, 'meän kieleen'. Tornionjokilaakson yhteinen kieli- ja kulttuurialue jakautui kahteen eri valtakuntaan 1809 Haminan rauhassa. Suomen puolella Tornionlaakson murteen puhuminen jatkui ennallaan, mutta Ruotsin puolella Tornionlaakson kielen puhujia ei katsottu enää suopeasti. Tornionlaaksolaiset perustivat 1980-luvulla oman Tornionlaaksolaiset -järjestön, joka tukee meän kielen puhumista myös Ruotsin puolella. Ruotsissa kieli onkin saanut vähemmistökielen aseman. (Vaattovaara 2003, 46.)

Käymme Tornion matkailuinfossa *Green Linella* hakemassa esitemateriaalia Revontultentien alueelta. Esitemateriaalia löytyy hyvin niin Suomen kuin Ruotsinkin Lapin matkailupalveluista, mutta itse Revontultentiestä ei löydy mitään mainintoja. Green Linen pihasta huomaamme valtakunnanrajan merkin ja *Ikean* mainoskyltin, joka näkyy selkeästi Haaparannan puolella. Käväisemme *Tornion kaupunginhotellissa* ja pääsemme kurkistamaan hotellin pihalle rakennettuun hienoon lumilinnamaiseen ravintolaan.

Matka jatkuu pitkin Revontultentietä kohti pohjoista Torniojokivarren maisemia seuraten. Tienvarressa noin viisi kilometriä Tornioista pohjoiseen näkyy Lapin sodan muistomerkin opastustaulu, joka muistuttaa saksaksi ja suomeksi Lapin sodan taisteluista. Kyltti on hieman lumen peittämä (kuva 2). Tämän jälkeen olemme epähuomiossa ajaa ensimmäisen Revontultentien opasteen ohi, koska kyltit on sijoitettu tienvarteen yllättäen peräjälkeen (kuva 3).



Kuva 2. Matkailunähtävyysopastustaulu ohjaa Lapin Sodan muistomerkillä. Saksankielinen teksti "Die Schlacht bei Tornio Kiviranta 6 - 8 Oktober 1944" muistuttaa alueen taisteluista.



Kuva 3. Revontultentien kyltti Tornioista noin 5 km pohjoiseen on aika huomaamaton. Logossa ovat ristikkäin Suomen, Norjan ja Ruotsin liput joiden keskellä on tie. Tekstit ovat suomeksi ja englanniksi.

Ajettuamme joenvartta Tornioista nelisentoista kilometriä pohjoiseen näemme edessämme Kukkolankosken tienviitan.

Kukkolankoski on Suomen pisin vapaana virtaava koski, sen pituus on 3,5 kilometriä ja putouskorkeus 14 metriä. Koskessa on käytetty ikivanhaa siianpyyntimenetelmää – lippoamista pitkävartisilla haaveilla. Tornionjoella on nykyisin merkitystä maisemallisten arvojensa ohella veneily- ja kalastuskohteena. (Vuoristo & Vesterinen 2001, 259.)

Koskimaisema ei näy Revontultentielle, joten poikkeamme katsomaan sitä Kukkolankoskelle johtavalle rantatielle. Joki on sula kosken kohdalta ja rantatörmällä on perinteikkäitä punamullan värisiä puutaloja molemmin puolin jokea, mukaan lukien kesäaikaan avoinna oleva *Myllyn Pirtti*-niminen kahvila. Voisi kuvitella, että matkailijat pysähtyvät tänne mielellään kesäisin, jos vain huomaavat tienviitan; onhan Kukkolankoski tunnettu matkailunähtävyys, joka esiintyy usein Tornionjokilaaksoa kuvaavissa postikorteissa.

Palatessamme Kukkolankosken rantatieltä takaisin Revontultentielle edessämme näkyy etäisyyksiä kuvaava kyltti. Kukkolankoskelta Kilpisjärvelle on matkaa etäisyystaulun mukaan 430 kilometriä (kuva 4). Lapissa välimatkat ovat pitkiä, sen matkailija voi todeta konkreettisesti itse tietä ajaessaan. Välimatkataulut tienvarrella ovat selkeitä; niiden avulla matkailija tietää hyvin tietä ajaessaan, kuinka pitkän matkan päässä on esimerkiksi seuraava mahdollinen huoltoasema. Tämän tieosuuden runsas viitoitus kertoo hyvästä saavutettavuudesta, koska monet tiet johtavat niin Ruotsiin kuin Rovaniemen suuntaan. Piipahdammekin joen toisella puolelle Matarenkiin katsastamaan idyllisen pikkukaupungin kylänraitin.

Mäen päällä on risteys, jossa on Övertorneälle, Raanujärvelle, Aavasaksanvaaralle, Rovaniemelle Muurolaan, Kilpisjärvelle ja Pelloon ohjaava etäisyystaulu. Tornionjoen ylittävää vanhaa kaarisiltaa pitkin pääsee kätevästi Ruotsin puolelle Matarenkiin. (KPK 23.2.2007, 3.)

Kukkolankosken ja Ylitornion välisellä tieosuudella konkretisoituvat Torniojoivarren Ruotsin rajan läheisyys ja Lappi-kuvaa ilmentävä palvelutarjonta, esimerkkinä ohjelmapalvelut ja Lapland Lights -kynttiläpaja (kuva 5). Vasemmalla näkyy huskylä, jonka näkyvyyden peittää harmaista heinäseipäistä rakennettu aita. Sen päällä on mainostaulu, jossa on husky-koiran kuva.

Hyvissä ajoin ennen Aavasaksaa mainostetaan sinisissä kylteissä ohjelmapalveluyritys Westribe Safarisia. (KPK 23.2.2007, 2.)



Kuva 4. Tornioista 20 km pohjoiseen on Kilpisjärvelle, Pelloon ja Ylitorniolle ohjaava etäisyydestaulu..



Kuva 5. Lapland Lights -yrityksen mainoksessa mainostetaan kynttilä- ja lahjapajaa.

Lappi-kuva ilmenee paitsi yritysten nimissä myös maisemassa siintävinä korkeina vaaroina sekä ensinäkyminä pellolla makaavista poroista. Ylitornion ja Aavasaksan välisellä tieosuudella viitoitus ja opasteet ovat hyvin informatiivisia ja niitä on runsaasti, Aavasaksalla tämä suorastaan hypähtää silmille. Nimistössä korostuvat maisema ja paikallishistoria (*Keisarin Maja*, *Aavaloma*, *Aavasuvannon maja*). Mielikuvamme Aavasaksasta perustuvat vanhoihin kertomuksiin sekä omiin kokemuksiin: lapsuudesta muistamme Aavasaksaa mainostetun keskiyön auringosta.

Aavasaksa oli jo 1870 luvulla matkailijoiden suosiossa ja valtio halusi tukea suosittua matkailukohdetta rakennuttamalla Aavasaksanvaaralle Paviljongin vuonna 1883. (Hirn & Markanen 1987, 116–120.)

Erityisesti Ylitornion ja Aavasaksan välisen tieosuuden monipuolinen palvelutarjonta ja tasaisesti jatkuva asutus tien varrella vahvistavat käsitystämme jokivarren elävistä kylistä perinteikkäässä maatalousmaisemassa. Ylitorniolla on prameita vanhoja puutaloja ja maatiloja. Hirsirakennuksen ikkunanpielessä on kaunokirjailtu luku 1759.

Jo 800- ja 1000-lukujen paikkeilla Tornion asutus laajeni maanviljelyskulttuurin levittyä sinne eteläisestä Suomesta. Talonpoikaisasutus levittyi 1700-luvulle saakka keskittyen yksinomaan jokivarsille elinkeinojen ollessa karjatalous, maan-

viljely, metsästys ja kalastus. (Enbuske 2003, 40–41, 44–45.) Nykyään haja-asutus on levittäytynyt Tornionjokilaaksoon lähes katkeamattomana nauhana, mutta alueella on myös asumattomia erämaita (Tikkanen 2003, 27).

Tornionjoen toisella puolella, meistä katsoen vasemmalla näkyy vaaran päällä laskettelurinteitä; veikkaamme paikan olevan Pullingin hiihtokeskus (KPK 23.2.2007, 2). Järjestyksessään toinen Revontultentien opaste näkyy suoralla tieosuudella hyvin Aavasaksan jälkeen. Ensimmäiset merkit hiihtomatkailijoista ovat suksiboksit vastaantulevien autojen katolla. Tiellä on liikennettä kohtuullisesti. Tien vieressä kuolleena makaava hirvi muistuttaa meitä konkreettisesti hirvi- ja porovaaroista tiellä. Sitä ollaan juuri tulossa hakemaan pois.

Kaulinrannan ja Juoksengin välillä tien kunto muuttuu jäiseksi. Hotelli Peltonhovin mainostaulussa on espanjalaistyyppinen portti, joka ei edusta perinteistä lappihenkistä mainontaa. Mainostaulu on kuitenkin selkeä ja informatiivinen puhelinnumeroineen. Juoksengissa ohitamme matkailunähtävyyksytin, joka opastaa *Everstin piilo* -nimiselle luontopolulle. Nimi viittaa toisen maailmansodan aikaiseen historiaan, jolloin eversti Nordström piiloutui vihollisilta paikalliseen luolaan. (Luontoihmiselle paljon nähtävää...)

Ulkomaalaiset matkailijat on huomioitu Revontultentienvarren opasteissa, esimerkiksi Napapiiristä informoidaan kilometriä ennen Juoksenkia suomeksi, ruotsiksi, englanniksi ja saksaksi (kuva 6). Napapiirin rajalle saapuminen etelästä päin edustaa matkailijalle erilaisia asioita: toisille se voi merkitä erilaiselle kulttuurialueelle saapumista, jossa ilmasto muuttuu kylmemmäksi ja arktiseksi, toisille taas Napapiirin pohjoispuolen matkailualueet takaavat lumiset lomanviettomahdollisuudet ja kesäisin yöttömän yön auringon.

Historiallisesti Tornionjokilaakson alue on ollut muun muassa 1700 -luvulla kansainvälisten ja kotimaisten tutkimusmatkojen kohteena. Nykypäivänä tärkeä osa Länsi-Lapin matkailijoista koostuu ulkomaalaisista. (Vuoristo & Vesterinen 2001, 252, 291.)

Matkailijoita on aina kiinnostanut erilaiset maantieteelliset rajat ja Napapiiri on merkinnyt matkailijoille elämystä tarjoavaa kääntöpistettä tai pysähtymäpaikkaa. Tätä on myös hyödynnetty matkailussa. (Vuoristo & Vesterinen 2001, 326.)

Lappi kuuluu suurimmaksi osaksi kostea- ja kylmätalviseen ilmastovyöhykkeeseen, jossa talvella on usein odotettavissa paukkupakkasia ja lumipeite on yleensä sitä paksumpi mitä pohjoisempaan mennään. Yötaivaalla voi näkyä revontulia jopa 200 yönä vuodessa. Pohjoisen sijainnin takia Lapissa on kesäisin valoisat yöt ja talviaikaan kaamos, jonka pituus vaihtelee Lapin eri osissa. Ilmasto on kuitenkin huomattavasti suoisampi kuin maapallon muilla yhtä pohjoisessa sijaitsevilla alueilla. (Tikkanen 2003, 20–21.)

Juoksengissa pysähdymme *Tuomaan Pajalle* (kuva 7). Tuomaan Paja on suuri, pirttimäinen punainen puurakennus jonka pihalla näkyy yksi poro aidassa syömässä heiniä. Sisustuksessa on myös käytetty paljon puuta. Palvelutarjonta on monipuolinen koostuen kahvila-ravintolasta, elintarvikemyyntipisteestä sekä matkamuistomyymälästä, jonka tuotevalikoima sisältää erilaisia lappiaiheisia matkamuistoja sekä lahjatavaroita ja käyttöesineitä. Lappi

-mielikuvaa luovat tuotteissa käytetyt materiaalit (poronluu, nahka, puu, kivi), valmistustekniikat (metallikirjonta) ja kuviot (noitarummut ja poronkuvat). Täällä matkailijoita näkyy tarkastelemassa Lapinpuukkoja.



Kuva 6. Juoksengissa Tiehallinnon sinipohjainen opaste viestittää suomeksi, ruotsiksi, saksaksi ja englanniksi Napapiirille saapumisesta.



Kuva 7. Tuomaan Paja sijaitsee Napapiirillä. Suuri mainoskyltti informoi Tuomaan Pajasta, pyöreä Lapinkartta Napapiiristä.

Juoksenki - Pello – Muonio

Juoksengista matka jatkuu kohti Pelloa. Tienvarressa joentörmällä on P-kyltillä merkitty pysähdyspaikka jossa on *Korpikosken grilli*. Katolla näkyvä puinen lohifiguuri houkuttelee pysähtymään. Paikka on avoinna vain kesäaikaan ja pihapiirin Saukodassa tarjotaan tuolloin savukalaa. Kalastus on tälle alueelle ominainen elinkeino, liikummehan koko ajan jokivarressa.

Tienvarressa on poronhoitoalueen keltapohjainen varoituskyltti kertomassa tienkäyttäjille poroelinkeinon harjoittamisesta alueella ja tiellä liikkuvista poroista johtuvasta porovaarasta.

Yhdestä kohteesta kahdella eri tavalla kertovat Tiehallinnon viralliset sini- ja mustapohjaiset opasteet (kuva 8) sekä yritysten omat, persoonalliset mainokset (kuva 9) tukevat mielestämme toinen toistaan. Tiehallinnon opasteet nähtävyyksistä ovat sinipohjaisia ja näihin suoramyntytyksiin ohjataan mustapohjaisilla tähtäkuvioisilla opastintauluilla. Yritysten kylteissä mainostetaan muun muassa Lapinherkuista koostuvaa tuotetarjontaa, kuten poronlihaa, rieskaa, lohta ja kuivalihaa hausalla tavalla, esimerkiksi rieskaa suusaan kantavana porona (kuva 9).



Kuva 8. Tiehallinnon mustapohjainen tähkäkuvioinen opaste Juoksengissa mainostaa Pörröporo-yrityksen tuotetarjontaa.



Kuva 9. Pörröporon oma persoonallisempi mainos.

Pelloon saavuttaessa ensimmäinen rakennus on vanhan konehallin näköinen vanha puurakennus, jossa toimii Rautian kauppa. Oikealla puolella tietä Lapin Savi mainostaa keramiikkatuotteitaan, sen kyltit näkyvät tielle hyvin. Kotiseutumuseon viitta tulee vastaan seuraavaksi. Kerrostaloja ja vanhoja puutaloja on vuoronperään, mikä muodostaa ensi näkemältä sillisalaattimaisen mielikuvan kaupungista. (KPK 23.2.2007, 4.) Sillan jälkeen vasemmalla puolella on leveän joenuoman kohdalla pysähdyspaikka, josta avautuu hienot näkymät Tornionjoelle. Näyttää, että jokivarren talot olisivat osa yhtä kylää koska ne sulautuivat maisemaan kaarevasti jokiuomaa myötäillen. Marra huomauttaa, että jokivartta halkoo valtakunnanraja ja vastarannan talot olivat Ruotsin puolella rajaa. Pellossa talot ovat pitkällä matkalla, keskusta ei ole kompakti. (KPK 23.2.2007, 4.)

Pellossa yritysten mainonnassa hyödynnetään Pellon oman pojan, hiihtäjä-legendaa Eero Mäntyrannan tunnettuutta sillan viereisessä hiihtäjäpatsaassa sekä Pellon Vihreän Pysäkin Eero Mäntyranta Museossa, Lapin läänin ainoassa urheilumuseossa (Eero Mäntyranta Museo...). Ulkoapäin Vihreä Pysäkki on perinteikäs vaaleanvihreäksi maalattu pitkähäkö hirsirakennus, jonka sisustus on yllättävän moderni. Sisällä on paikallisia matkamuistomyymälöitä, Granni -ravintola sekä avara Pentikin myymälä ja näyttely. Revontulten matkailutiestä tai Suomen ja Ruotsin rajayhteistyöstä emme löydä minkäänlaisia mainoksia, esitteitä tai mainintaa eivätkä ne näy palvelutarjonnassa lukuun ottamatta ruotsinkielistä nimeä kantavaa Granni -kahvilaa. Pimeään laskeuduttua kuuden aikoihin jatkamme matkaa Muonioon majapaikkaamme Loma-Olokselle.

Muonio – Kolari

Lauantaiaamuna yhdeksän jälkeen kolkuttelemme Muonion keskustassa matkailukeskus *Kielan* ovella, mutta paikka on suljettu. *Kiela* näyttää mielestämme hyvin lappihenkiseltä kotamaisine kattohuippuineen. Olemme nyt Ylläs-Kilpisjärven vaikutusalueella, joka alkaa Kilpisjärveltä ja jatkuu Kolariin saakka.

Käymme kääntymässä tullin tienpäässä, tuntuu oudolta, että Ruotsi on niin lähellä, siltoja menee Ruotsin puolelle useasta paikasta. Tuntuu, että olemme jo aika lähellä Norjan rajaa, vaikka onhan sinne vielä matkaa melkoisesti Muoniosta. Käsitykseni tästä alueesta ja Revontultentiestä on muuttunut. Kuvittelin aikaisemmin, että matkalla on enemmän erämaata ja odotin myös vähän enemmän tunturimaisemia. Joki kuitenkin tuo aivan uuden ja viehättävän elementin tähän reittiin. (KPK 24.2.2007, 11.)

Maisema muuttuu kuusimetsäiseksi, vaaraiseksi ja lumiseksi melko pian tämän jälkeen, taloja ei ole paljon. Lohestajan Torppa on Muonionjoen varrella, pieni punainen rakennus, jossa on lippu katolla, paikka näyttää olevan talvisaikaan suljettu, kuten useimmat jokivarren pienet kahvilat. Kihlangissa on vanha kauppa tienvarressa, jonka näyteikkunat ovat tyhjät, lunta on tuisuttanut niihin kinoksittain. (KPK 24.2.2007, 5.)

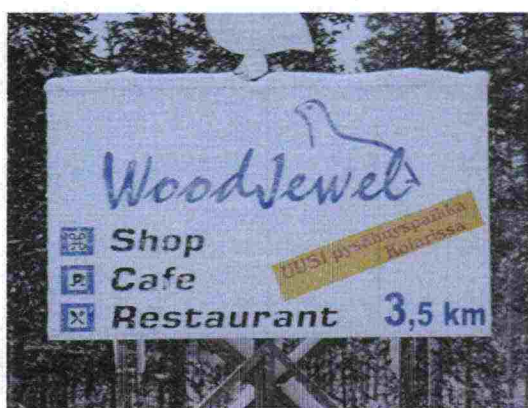
Matka jatkuu Revontultentietä etelään päin. Revontultentie on myös ostosmatkailutie *Ikeaan* ja se näkyy tienvarsimainonnassa. Tällä alueella on tunnettuja hiihtokeskuksia kuten *Ylläs* (kuva 10), *Pallas*, *Olos* ja *Levi*. Kyseinen Tunturi-Lapin alue näkyy Kolarin paikkeilla selkeästi viitoituksessa ja opastuksessa. Lapin maisemat ovat nyt hyvin lumisia.

Kansainvälisyys näkyy *Harrinivan* lomakeskuksen portilla ulkomaisten lippujen muodossa. Tämän jälkeen näemme ensimmäinen Revontultentien kyltin Muoniosta lähdettyämme. Muonion ja Kolarin välillä asutusta on vain vähän. Lähellä Kolaria tienvarressa on runsaasti kylttejä: ensin sinipohjainen opaste Kolariin, Pelloon ja Tornioon, sen jälkeen *Hotelli Kolarin* mainos ja *Riitan majatalon* mainos, jossa on kuvattu tuntureita ja aurinkoa. Sinipohjaisissa opasteissa mainostetaan Tunturi-Yllästä ja Äkäshotellia (kuva 10). Ajamme metsätaivalta pitkin emmekä huomaa mitään erityisiä tunturimaisemia, koska näkyvyys ei ole kovin hyvä pyryn takia. Matka taittuu kuitenkin hyvää vauhtia, nopeusmittari nousee välillä 125:een. Tie on ilmeisen ajettava, koska muutkin ajavat kovaa. (KPK 24.2.2007, 5.)

Wood Jewel -palvelupisteen mainoskyltissä on englanninkieliset tekstit ja riekon kuva (kuva 11). Pysähdymme kahville. Yrityksen visakoivusta valmistetut laadukkaat käsityötuotteet ovat sekoitus perinteistä ja modernia lappilaista tuotesuunnittelua. Myymälän puolella on myös muita lahja- ja matkamuistotuotteita esim. Lapin nukkeja jotka on valmistettu Lapissa, niissä on todistus aitoudesta ja Saamen lippu. Visakoivu materiaalina tuntuu hyvin lappilaiselta ja muistuttaa pahkaa. Peräpohjolan murre tulee esille palveluhenkilökunnan puheessa. (KPK 24.2.2007, 6.)



Kuva 10. Tunturikeskus Ylläksen ja Äkäshotellin opaste ennen Kolaria pohjoisesta tultaessa.



Kuva 11. Wood Jewelin mainoskyltti Kolarissa ilmentää lappilaisuutta riekonkuvalaan.

Kolari - Pello - Rovaniemi

Matkailukohteissa on vaihtopäivä ja se näkyy Revontultentiellä vilkkaana autoliikenteenä etelän ja pohjoisen suuntiin. Kolarista Sieppijärvelle jatkaessamme huomaamme Laestadiuksen Polulle ohjaavan sinipohjaisen opasteen. Kyltin teksti on selkeä, mutta se ei kerro esimerkiksi polun pituutta. Kyltti viittaa paikallishistoriaan liittyen lestadiolaisliikkeen suureen herättäjään ja saarnamieheen Lars Levi Laestadiukseen (Ihonen 2003, 85).

Kolarin ja Pellon välisen tieosuuden palvelunäkymät vaihtelevat tyhjiä näyteikkunoista uudehkoihin persoonallisiin palveluihin (*Paimensauva*) huipentuen *Vihreän Pysäkin* matkailijaviliniän Pellossa. Elävien kylien ja palvelujen symboleja matkailijalle ovat mielestämme asutus, opasteet palveluista ja hyvin hoidetut ja persoonalliset pienyritysten mainoskyltit ja rakennukset tienvarressa.

Sieppijärvellä ohitamme Baari Satan vasemmalla puolen tietä, sen tyhjät ikkunat ja vanhat mainokset kertovat karua kieltään maaseudun hiljenemisestä. Kivenheiton päässä oikealla puolen tietä toistuu sama kuvio; vanha Aarteet ja Laukut -liiketila loistaa tyhjiyytään. -- Ohitamme Väylänvarsi -tienviitan. Väylänvarsi myötäilee Tornion- ja siihen laskevaa Muonionjokea (KPK 24.2.2007, 6.)

Väylänvarrella tarkoitetaan Tornionjokilaakson alaosa Tornionjoen ja Muonionjoen yhtymäkohdasta etelään päin (Vuoristo & Vesterinen 2001, 258).

Tuomaan Pajan kyltti näkyy 700 metriä ennen Pellon *Vihreän pysäkin* kylttiä pohjoisesta päin ajettaessa. Mielestämme kylttien strategisella sijoittelulla on merkitystä matkailijan pysähtymispäätöksille. Pellon *Vihreällä pysäkillä* on vilkas tunnelma: matkailijoita on paljon liikkeellä, pääosin suomalaisia, mutta myös kansainvälisiä kieliä on kuultavissa. Tarkkailemme matkallamme jonkin verran myös muita matkailijoita sekä palvelushenkilökuntaa. Raija Komppulan ja Matti Boxbergin (2002, 16) mukaan matkailija muodostaa mielikuvaa kohteista myös muiden asiakkaiden ja palvelushenkilökunnan kautta, lisäksi paikallisväestön suhtautumisella on merkitystä.

Tutkimusretkemme Revontultentiellä päättyi ja suuntaamme kotimatalle Pellosta kantatie 83 pitkin kohti Rovaniemeä.

3.3 Etnografia tutkimusmenetelmänä

Tutkimuksemme lähestymistapa on etnografinen matkailun kulttuuriin liittyvä tutkimus. Tässä aluvuossa kerromme etnografiasta tutkimuksemme lähestymistapana ja omasta tutkimusnäkökulmastamme. Tutkimuskysymyksenä oli selvittää mikä rooli Revontultentien viitoituksella ja opasteilla, Lappi-kuvalla, Revontultentien matkailutieluokituksella ja tienvarren palveluilla on tietä matkatessa. Näitä olemme havainnoineet tutkimusryhmämme kesken Revontultentietä ajaen. Viitoituksessa ja opasteissa tarkastelimme selkeyttä ja informatiivisuutta palveluiden ja kohteiden saavutettavuuden näkökulmasta sekä mitä ne kertovat Lappi-kuvasta ja Revontultentiestä. Lappi-kuvan ja Revontultentien esiintuloa tarkastelimme edellisten lisäksi Revontultentienvarren palvelupisteissä.

Etnografia on kulttuuristen ilmiöiden kuvaamista (Kamppinen 1995, 11). Etnografinen tutkimus ei pyri esittämään asioista yhtä ainutta totuutta, koska yksilöillä on omiin kokemuksiin perustuvat totuutensa (Syrjälä ym. 1995, 78). Aiemmin etnografisessa tutkimuksessa on keskitytty enemmän vieraiden kulttuurien tutkimukseen (vrt. antropologia), mutta nykyään akateemisessa maailmassa on näkyvissä muutos läheisempien ja tutumpien ilmiöiden tutkimiseen (Moisander & Valtonen 2006, 47). Tutkimuksemme edustaa jälkimmäisenä mainittua uudempaa suuntausta. Olemme tutkijan roolissa omassa kulttuurissamme, joka sisältää runsaasti erilaisia vivahteita.

Etnografian tutkimuskohteena on tyypillisesti joko alueellisesti rajattu yhteisö, alue tai jokin erityinen teema yhteisössä (Kamppinen 1995, 12). Tutkimuksemme ei käsittele ihmisiä yhteisössä, vaan kohteemme on ollut Revontultentien alue, johon luemme tien lisäksi tienvarren rakennetun ympäristön, viitoituksen ja opasteet.

Etnografinen tutkimus koostuu Vesa Markukselan (ei vl.) mukaan itse kentällä olostä ja sen raportoinnista, tärkeää on tuottaa tiivistä eli kattavaa ja monipuolista kuvausta. Kokosimme etnografisen tutkimuksemme raporttiin matkamme sisältöä ajomatkamme mukaisessa järjestyksessä pyrkien tiiviiseen kuvaukseen. Tutkimusretkemme aikana kirjoitimme kaksi kenttäpäiväkirjaa, joista kertyi aineistoa yhteensä 13 sivua. Toinen kenttäpäiväkirja on kirjoitettu suoraan paperille ajomatkan aikana ja toinen on saneltu nauhurille ja kirjattu ylös samana iltana. Tutkimusmetodina käytimme pääosin etnografista

ei-osallistuvaa havainnointia. Ei-osallistuva havainnointi käsittää tilanteet, joissa tutkija on läsnä kentällä ja kerää tietoa, mutta ei osallistu vuorovaikutukseen (Moisander & Valtonen 2006, 52). Etnografisesta havainnoinnista ja maiseman aistimisesta kerrotaan luvussa 7 Revontultentien identiteetin estetisointi.

Kenttäpäiväkirjoissamme refleктоimme eli peilasimme havaintojamme myös omiin henkilökohtaisiin kokemuksiimme (Moisander & Valtonen 2006, 56). Kerrontaamme täydensivät valokuvat, jotka visualisoivat lukijalle matkaamme. Kriittinen etnografinen lähestymistapa kyseenalaistaa tavanomaisia näkökulmia ja pyrkii hyväksymään uusia käsityksiä sosiaalisesta todellisuudesta (Moisander & Valtonen 2006, 60). Tutkimuksessamme pyrimme kuvaamaan asioita kriittisellä otteella, sellaisina kuin ne tulivat vastaan, vaikka aiestonkeruutamme ohjasikin ennalta päätetty tutkimuskysymys.

3.4 Yhteenveto

Koimme Revontultentien tutkimusretkellämme talvisia elämyksiä pakkasiineen ja lumituiskuineen sekä pääsimme automatkailijan silmin tutustumaan Revontultentienvarren kulttuuripitoiseen palvelutarjontaan ja opastukseen. Tienvarren talviset näkymät vaihtelivat elävästä maatalousmaisemasta peltoineen ja perinteisine puutaloineen horisontaalisesti avautuviin jokinäkymiin, pysähtyneisiin metsämaisemiin, vaaroihin ja tuntureihin, vilkkaisiin taajamiin, mutta toisaalta myös hiljentyneisiin taloihin ja liiketiloihin.

Ennakkokäsityksemme Revontultentiestä muuttuivat osittain etenkin tietä aikaisemmin matkaamattomilla: Suomen ja Ruotsin välinen rajayhteistyö näkyi yllättävän vähän tienvarren palvelu- ja tuotetarjonnassa. Kukkolankosken näkymättömyys Revontultentille oli yllätys ottaen huomioon, että kyseessä on erityisen kaunis perinnemaisema ja luonnonnähtävyys. Positiivisen yllätyksen tarjosi puolestaan viehättävän jokivarren vauras maatalousmaisema.

Revontultentie näkyi tietä ajaessa ainoastaan Revontultentien matkailutien ruskeapohjaisissa opasteissa. Tie loisti poissaolollaan palvelupisteiden esitteissä ja tarjonnassa. Toivoisimme tien näkyvän myös esite- tai mainosmateriaaleissa ja yritysten hyödyntävän Revontultentietä palvelu- ja tuotetarjonnassaan. Tämä tekisi tietä ja sen viitoitusta tutuksi ja loisi osaltaan tunnettuutta ja sisältöä Revontultentien asemalle matkailutienä.

Lappi-kuva näkyi Revontultentienvarellalla paitsi viitoituksessa ja opasteissa myös palvelupisteiden, matkamuistomyymälöiden ja ohjelmapalveluyritysten tarjonnassa. Vastakohtana joissakin mainoskylteissä korostui mihinkään paikantumattomuus. Rakennusten ulkonäkö ja sisustus vaihteli hirsirakentamisesta moderniin rakentamiseen. Matkamuistojen lappilaisesta alkupe-
räästä olivat todisteena saamenlipulla merkitty aitoustodistus tai lappilaistuotteen leima. Lappilainen ruokakulttuuri näkyi persoonallisesti tienvarsimainonnassa. Paikallishistoriaa oli hyödynnetty osuvasti matkailuyritysten nimissä ja käyntikohteissa.

Automatkailija ei huomioi kaikkia tienviittoja ja opasteita ajaessaan; siksi on hyvä, että saman kohteen kyltti toistuu tienvarrella. Tiehallinnon opasteet ja yritysten mainostaulut täydensivät toinen toisiaan, kun niiden sisältämä viesti tuli esiin kahdella eri tavalla. Yritysten mainoksissa korostui persoonallisuus ja huumorikin, Tiehallinnon kylteissä selkeys ja virallisuus. Joidenkin kylttien sijoittelussa olisi ollut toivomisen varaa. Kansainvälisyys näkyi mainostaulujen ja opasteiden englannin-, ruotsin, ja saksankielisissä teksteissä. Tien pitäisi lisäksi olla lumesta aurattu, ja viitoitusten tekstit näkyvissä, jotta tietä olisi turvallista ajaa ja helppo löytää perille.

Etnografinen tutkimusote sopii mielestämme hyvin tämäntyyppiseen tutkimukseen, koska etnografia ei pyri esittämään asioista yhtä ainoata totuutta, vaan korostaa asioiden näkemistä uusin silmin (Syrjälä ym. 1995, 78), kuten mekin olemme tutkimuksessamme tehneet. Aineistonkeruutamme ohjasivat ennalta päätetyt käsitteet eli teemat: viitoitus, Revontultentie ja Lappi-kuva. Matkalla havainnoimme asioita avoimin mielin ja kirjasimme kokemuksiamme kenttäpäiväkirjoihin pyrkimyksenämme tuottaa tiivistä kuvausta. Aineistoista nousseista uusista teemoista, kuten esimerkiksi alueen historiasta, rajayhteistyöstä tai joesta kerroimme lisää lähdekirjallisuuteen perustuen. Aineiston ja kirjallisuuslähteiden vuoropuheluna olemme pyrkineet vastaamaan tutkimuskysymyksiimme viitoitusta, Revontultentietä ja Lappi-kuvaa koskien.

Tienvarsille ollaan vuoden 2007 aikana asentamassa uusia opastinmerkkejä. Toivomme, että nuo merkit tuovat lisää informatiivisuutta tiellä ajaville matkailijoille. Mielestämme yritysten omat mainoskyltit olivat myös suurimmaksi osaksi hyvällä maulla tehtyjä ja persoonallisia. Sinipohjaiset nähtävyyshenkilöt muuttuvat ruskeapohjaisiksi ja uusia nähtävyyshenkilöitä on tulossa viisi erilaista. Aktiviteettiryhmään tulee kolme erilaista merkkiä ja maa-seutuyritysten suoramyyntipisteiden mustapohjaiset tähkäkuvioiset merkit muutetaan ruskeapohjaisiksi. (Tiehallinto...) Toivomme, että etnografinen havainnointitutkimuksemme Revontultentieltä antaisi uutta tietoa ja uusia ideoita Revontultentietä kehittäville tahoille sekä tienvarren palveluyrityksille heidän tuote- ja palvelukehitystyössään.

4 MIKSI LÄHTEÄ REVONTULTENTIELLE? TIEN TUNNETTUUS JA VETOVOIMATEKIJÄT

4.1 Johdanto

Vetovoima on yksi matkailun perusedellytyksistä. Matkailututkimuksessa onkin kiinnitetty paljon huomiota vetovoimaan ja sen erilaisiin ilmenemismuotoihin. Toisaalta on tarkasteltu vetovoimakäsitteen eri ulottuvuuksia ja sisältöä ja toisaalta tutkittu alueiden, kohteiden ja palveluiden vetovoimaa. Tutkimusten tavoitteena ovat yleensä olleet käytännön päämäärät ja ne ovat palvelleet elinkeinoa ja yrittäjiä sekä suunnitteluviranomaisia. (Hemmi & Vuoristo 1993, 82.) Pekka Kauppilan (1997, 6) mukaan matkailua ei tapahdu, jos matkailukohteella ei ole vetovoimaa. Vetovoiman lisäksi tarvitaan potentiaallisia matkailijoita, joilla on tietoa kohteesta. Ilman matkailijoiden tietoisuutta kohteesta ei vetovoimalla ole matkailullista merkitystä.

Tässä luvussa selvitämme sitä, kuinka tunnettu Revontulentie on matkailijoiden keskuudessa ja miten tunnettuutta voitaisiin mahdollisesti lisätä. Lisäksi tarkastelemme mistä Revontulentien tämän hetkinen matkailullinen vetovoima muodostuu ja sitä, mikä matkailijoita kyseisessä matkailutiessä yleisesti kiinnostaa. Teemme selvitystä myös taustamuuttujien, kuten sukupuolen ja iän, mukaan. Pääkysymyksemme ovat: Ovatko ihmiset tietoisia Revontulentiestä sekä mitkä ovat ne tekijät, joiden vuoksi ollaan tai voitaisiin olla, valmiita matkustamaan Revontulentielle? Kiinnostavaa on myös mitä Revontulentiestä ylipäättään tiedetään entuudestaan ja tunnetaanko matkailutien käsite. Tutkimuksemme jakautuu kahteen perinteiseen ja vakiintuneeseen matkailututkimuksen tutkimusmenetelmään, tunnettuus- ja vetovoima-analyysiin.

Tunnettuutta ja vetovoimatekijöitä mittaamme kvantitatiivisella kyselytutkimuksella. Analysoinnissa käytämme tilastollisia tutkimusmenetelmiä. Tunnettuutta tarkastellaan teoreettisen kirjallisuuden sekä empiirisen aineiston pohjalta. Vetovoimatekijätutkimuksemme pohjana ovat matkailumaantieteilijöiden Jari Järviluoman ja Pekka Kauppilan tutkimukset matkailun vetovoimatekijöistä. Järviluoma on väitöskirjassaan *Turistin luonto* (2006) tutkinut vetovoimatekijöitä neljässä Lapin matkailukeskuksessa ja Kauppila (1996; 1997) on tutkinut Kuusamon talvi- ja kesävetovoimatekijöitä. Tutkimukset ovat tehty kvantitatiivisilla menetelmillä.

Aikaisemmin Suomen matkailun vetovoimaa on tutkittu muun muassa kuntatasolla. Nämä aikaisemmat tutkimukset on tehty hyvin yleisellä tasolla ja niistä on puuttunut yksityiskohtainen analysointi. (Kauppila 1996, 19–20.) Selvityksiä on tehty muun muassa matkailualueiden vahvuuksista, josta esimerkkinä Kai-Veikko Vuoriston ja Tuomas Santasalonen (1991) aluerakennetutkimus.

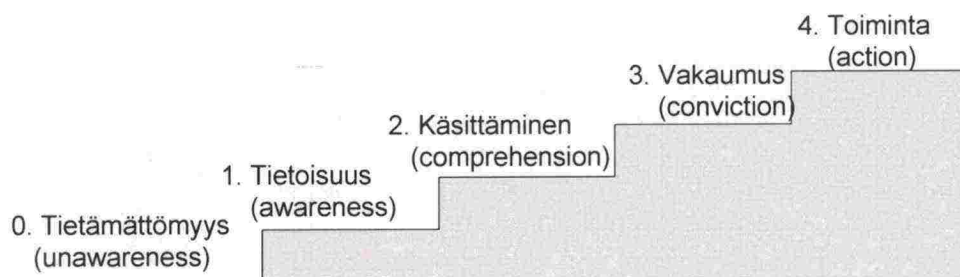
Tutkimuksemme pääkäsitteitä ovat tunnettuus ja vetovoimatekijät sekä matkailutie, joita pyrimme avaamaan ensimmäisenä teoreettisen kirjallisuuden sekä aiempien tutkimusten avulla. Tämän jälkeen kerromme lyhyesti tutkimukssammme käytetyistä aineistonkeruu- ja analyysimenetelmistä, josta siirrymme analyysilukuihin tarkastelemaan empiirisen tutkimuksemme tuloksia.

4.2 Tunnettuuden ja vetovoimatekijöiden määrittely sekä tutkimusmenetelmät

Tunnettuutta käymme läpi viisiportaisen porrasmallin sekä keräämämme empiirisen aineiston avulla. Vetovoimatekijöistä esittelemme eri määritelmiä ja muodostamme niistä omaan tutkimukseemme sopivan. Lisäksi kerromme lyhyesti aineistosta ja sen keruusta sekä käyttämistämme tutkimusmenetelmistä.

Teoreettinen lähestymistapa tunnettuuteen

Revontultentien tunnettuutta tutkittaessa voidaan tunnettuus määritellä Solomon Dutkan (1995, 65–68) mukaan askeleeksi, jolla kuluttajat ovat ostopäätösprosessissaan. Hänen mukaansa markkinointiviestinnän avulla voidaan kuljettaa kuluttajaa viiden askelman läpi päättyen toimintaan ja mahdollisesti ostamiseen (ks. kuva 12).



Kuva 12. Kuluttajan eri vaiheet ostopäätöksessä.

Lähtötasona on tietämättömyys (unawareness), jolloin kuluttaja ei ole kuulutkaan tuotteesta. Tuotetta koskevat viestit eivät ole toimineet niin hyvin, että kuluttaja tuntisi tuotetta. Tämä ei tarkoita, etteivätkö kuluttajat silti saataisi ostaa tuotetta, mutta myyntiluvut ovat silti vähintään alaiset. (Dutka 1995, 65–67.) Puhuttaessa Revontultentiestä tämä tarkoittaa tilannetta, jossa matkailija ei tunne Revontultentietä.

Ensimmäinen askel mallissa on tietoisuus (awareness), jolloin kuluttaja on tietoinen tuotteesta tai palvelusta. Seuraavalla käsittämisen (comprehension) askeleella tuote tai palvelu on tuttu, mutta siitä tiedetään myös muuta. Kuluttaja on tietoinen siitä, mikä tuote on. Kolmas askel on vakaumus (conviction). Kuluttaja suosii tiettyä tuotetta tai palvelua muiden vaihtoehtojen sijasta. Kun kaikki edellä mainitut askeleet on käyty läpi, voidaan saavuttaa viimeinen askel, toiminta (action). Kuluttaja tekee avoimia toimia kohti ostamista. On kuitenkin huomioitava, ettei näin aina välttämättä tapahdu, esimerkiksi jos tuotetta ei ole saatavilla tai hintaa pidetään liian korkeana. (Dutka 1995, 67–68.)

Sovellettuna Revontultentien tunnettuuteen askeleet ovat siis: 1. tietoisuus Revontultentiestä, 2. tietoisuus myös Revontultentien ominaisuuksista, 3. Revontultentien suosiminen matkailukohteena tai yleisesti reittinä sekä positiivinen asenne sitä kohtaan. Viimeinen askel (4.) on matkustaminen Revontultentille tai ainakin tiettyjen toimien tekeminen, kuten suunnitelmat ja tiedustelut koskien Revontultentille lähtemistä. Dutkan (1995) mukaan kuluttajat siirtyvät aina ylöspäin askeleelta toiselle. On kuitenkin huomattava, että askelia voidaan kulkea myös alaspäin. Jos ollaan lähtötasolla eli tietämättömyyden tasolla, on luonnollista, että siitä lähdetään ylöspäin. Kuitenkin josain vaiheessa sieltä voidaan tulla takaisin alemmalle tasolle. Tämä on

mahdollista varsinkin vakaumuksen ja toiminnan tasolla. Joskus kuluttaja voi jostain syystä lakata pitämästä tuotetta parempana tai alkaa nähdä sen negatiivisena. Toisaalta voi olla, että vaikka kuluttaja edelleen pitäisi tuotteesta, hän lopettaa ostamasta sitä. Näin voi käydä esimerkiksi, jos mahdollisuudet toimintaan heikkenevät.

Matkakohteen valintaa koskien kuluttajalla on Gregory Ashworthin ja Brian Goodallin (1990, 26) mukaan käsissään joukko havaittavissa olevia mahdollisuuksia (perceived opportunity set), joista he valitsevat matkakohteensa. Joukko sisältää kaikki matkakohdemahdollisuudet, joista kuluttaja on tietoinen. Matkakohteet, joista kuluttaja ei tiedä, kuuluvat alueeseen, josta käytetään myös nimeä epätietoisuuden joukko (unawareness set). (Ashworth & Goodall 1990, 26.) Jotta matkakohde päätyisi mahdolliseksi lomakohteeksi joukkoon, josta se valitaan, on kohteen siis oltava kuluttajalle tuttu jollain tavalla.

Vetovoimatekijöiden määrittelyä

Vetovoimatekijöitä voidaan määritellä monella eri tavalla. Vetovoimakäsitettä esittelemme Jorma Hemmin ja Kai-Veikko Vuoriston (1993), Jarkko Saarisen (1996) sekä Jari Järviluoman (2006) määritelmien pohjalta. Erilaisista määritelmistä muodostamme omaan tutkimukseemme parhaiten soveltuvan vetovoimatekijöiden määritelmän.

Englanninkielisen termin "attraction" suomentamiseen liittyy ongelmia. Osittain siitä saattaa johtua jako matkailun vetovoimatekijöihin ja attraktioihin. Vetovoimatekijä on yläkäsite attraktiolle ja attraktiota voidaan pitää tiettyyn paikkaan sidottuna "tuotteistettuna" vetovoimatekijänä. (Saarinen 1996, 54–55.) Hemmin ja Vuoriston (1993, 82) mukaan attraktio on suomennettuna lähinnä vetovoimatekijä, mutta käsitteet matkailukohde ja attraktio ovat osittain päällekkäisiä. Heidän mukaan attraktioilla tarkoitetaan maisemia, aktiviteetteja, kokemuksia ja elämyksiä.

Yleisesti matkailuvetovoimalla tarkoitetaan voimaa, jolla esimerkiksi jokin alue, kohde tai nähtävyys vetää matkailijoita puoleensa. Vetovoima voi perustua joko konkreettiseen tai abstraktiseen vetovoimatekijään tai edellä mainitut tekijät voivat esiintyä samanaikaisesti. Muun muassa maisemaa ja näköalaa voidaan pitää suhteellisen abstrakteina ja subjektiivisina vetovoimatekijöinä, joilla on kuitenkin konkreettinen ilmenemismuotonsa. Attraktio voi konkreettisena ilmiönä olla yksittäinen kohde tai useita attraktiotyyppejä käsittävä kokonaisuus. Attraktiot ovat luonteeltaan hyvin erilaisia ja sen takia käsitettä on rajattu vetovoimatekijöiden eri ulottuvuuksien mukaan. Attraktiota voidaan tarkastella kolmesta eri näkökulmasta: ensiksikin ympäristöä kuvaavat ominaisuudet, niiden luonto ja ihmiskeskeisyys. Toiseksi, systeemi- ja organisoitumispiirteet, jolloin attraktiot jaetaan esimerkiksi niiden suuruuden, majoitus- ja ravintolakapasiteetin, sijaintityypin, kasvun ja matkailumuotojen mukaan. Kolmanneksi, kokemuksiin ja elämyksiin liittyvät ominaisuudet, johon kuuluu myös turvallisuus-riskiulottuvuus. (Hemmi & Vuoristo 1993, 82.)

Järviluoman (2006, 97) mukaan matkakohteilla ja erilaisilla tapahtumilla ei ole olemassa mitään yhteistä vetovoimatekijää, vaan attraktiot ovat vetovoimatekijöidensä, luonteensa, sijaintinsa ja kokonsa suhteen heterogeenisiä. Hän tarkoittaa attraktioilla paikkaan sidottuja kohteita ja tapahtumia, joilla on erinäinen määrä vetovoimatekijöitä. Järviluoman (1994, 39–40) mukaan vetovoimatekijöitä voidaan hahmottaa markkinointiaspektin pohjalta. Matkailu-

markkinoinnissa yleisesti käytettyjä teemoja ovat muun muassa luonto ja maisema, ilmasto, kulttuuri, historia, harrastusmahdollisuudet, ohjelmapalvelut ja tapahtumat, majoitus- ja ravitsemispalvelut, paikallisen väestön suhtautuminen matkailijoihin sekä hintataso ja saavutettavuus.

Tässä luvussa tarkoitamme matkailun vetovoimatekijöillä niitä tekijöitä tai ominaisuuksia, joista matkakohteen, tässä tapauksessa Revontultentien, vetovoimaisuus muodostuu. Vetovoimatekijät voivat olla joko konkreettisia (esim. nähtävyys) tai abstrakteja (esim. nimi) ja ne voivat esiintyä myös yhtä aikaa, kuten Hemmi ja Vuoristo (1993) asian esittävät. Revontultentien vetovoimaisuutta koskevat kysymyksemme perustuvat puolestaan Järviluoman luokitteluun. Kaikki teemat eivät soveltuneet omaan tutkimukseemme, joten jätimme osan niistä pois. Järviluoman teemoista käytimme kyselyssämme historiaa, palveluita, luontoa ja tapahtumia. Teemoihin puolestaan lisäsimme itse sijainnin, nähtävyydet, harrastusmahdollisuudet ja nimen, jotka vastasivat paremmin tutkimuksemme tarkoitusta.

Tutkimusaineisto ja analyysimenetelmät

Työmme tutkimusaineisto kerättiin Helsingissä 18.–21.1.2007 järjestetyillä Matkamessuilla. Tekemämme matkailijakyselyt kohdistuivat messuilla vierailleisiin vähintään 18-vuotiaisiin suomalaisiin matkailijoihin ja käytännössä kyselyt toteutettiin jakamalla niitä messuvierailijoille 19.–20. tammikuuta. Pääsääntöisesti vastaajat täyttivät lomakkeet itse ja palauttivat ne meille saman tien, mutta osaa vastaajista haastattelimme ja täytimme lomakkeet heidän puolestaan. Vastaajiksi valitsimme henkilöitä satunnaisesti.

Rakenteeltaan kyselylomake on strukturoitu eli kysymyksissä on valmiit vastausvaihtoehdot. Tällaiset suljetut kysymykset ovat tarkoituksenmukaisia silloin, kun mahdolliset, selvästi rajatut vastausvaihtoehdot tiedetään etukäteen ja kun niitä on rajoitetusti. Tarkoituksena on paitsi vastausten käsittelyn yksinkertaistaminen, mutta myös vastaamisen helpottaminen. (Heikkilä 1998, 49.) Lomake suunniteltiin niin, että siihen pystyivät vastaamaan sekä henkilöt, jotka tiesivät Revontultentien, että henkilöt jotka sitä eivät tieneet. Kysymykset keskittyivät tutkimusongelmaamme pohjautuviin käsitteisiin vetovoimaisuudesta, tunnettuudesta ja matkailutien käsitteestä. Lomakkeen viimeisen sivun kysymykset koskevat matkailuteitä Suomessa yleisesti, joista teemme vertailuja Revontultentiehen. Vetovoimatekijöitä mitataan muun muassa 3-skaalaisella Likertin asteikolla.

Lomake esiteltiin muutamalla henkilöllä. Kuitenkin kyselytilanteessa ilmeni, että muutama kysymyksen asettelu olisi vaatinut vielä muokkaamista. Kuten edellä on tullut esille, vetovoimatekijöitä voidaan luokitella hyvin monella tavalla, eikä tämän tyyppisessä strukturoidussa kyselyssä pystytäkään ottamaan huomioon kaikkia mahdollisia vastausvaihtoehtoja. Revontultentien vetovoimaisuutta koskevat kysymyksemme perustuivat Järviluoman luokitteluun. Vetovoimatekijöihin lisäsimme sijainnin, nähtävyydet, harrastusmahdollisuudet ja nimen.

Tutkimusaineistomme sisältää 167 vastaajan tiedot. On syytä kuitenkin huomioda, että kaikki eivät kuitenkaan vastanneet jokaiseen kysymykseen, joten vastanneiden kokonaismäärät vaihtelevat kysymyksittäin. Vastaajien sukupuolijakaumassa naiset ovat huomattavana enemmistönä (taulukko 1). Tämä selittyy osaksi sillä, että naiset olivat miehiä innokkaampia vastaamaan, eikä kyselyaineiston sukupuolijakauma näin ollen välttämättä vastaa "todellista" sukupuolijakaumaa. Iltään vastaajat jakautuvat suhteellisen ta-

saisesti kaikkiin ikäluokkiin, keski-ikä ollessa noin 45 vuotta. Nuorin vastaajista on 19 ja vanhin 82 vuotta. Vastaajien asuinalueet kattavat kaikki Suomen läänit Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Suurin osa kyselyyn osallistuneista (noin 70 %) asuu Etelä-Suomen läänissä, mikä aiheuttaa sen, ettei tutkimustuloksistamme voi tehdä kovin pitkälle meneviä yleistyksiä.

Taulukkoon 1 on lisäksi eritelty niiden vastaajien jakautuminen taustamuuttujien suhteen, jotka tietävät Revontultentien. Nämä vastaajat ovat tärkeimmässä roolissa tutkimuskysymyksiemme kannalta, vaikkakin kyseinen joukko muodostaa vain vajaan 10 prosenttia kaikista vastaajista. Tämä huomioidaan tutkimustuloksia analysoitaessa.

Taulukko 1. Kyselyyn vastanneiden matkailijoiden taustatietoja.

	Koko aineisto (n=167)		Revontultentien tuntijat (n=15)	
	lkm	%	lkm	%
Sukupuoli				
mies	60	36	4	27
nainen	107	64	11	73
Ikä				
18-24	34	20	5	33
25-34	25	15	1	7
35-44	20	12	-	-
45-54	30	18	1	7
55-64	35	21	3	20
yli 64	23	14	5	33
keski-ikä	44,5		48,0	
Asuinlääni				
Etelä-Suomen	115	69,7	10	66,7
Oulun	10	6,1	-	-
Länsi-Suomen	19	11,5	-	-
Lapin	7	4,2	4	26,7
Itä-Suomen	14	8,5	1	6,7

Kyselystä saamamme aineiston analyysi perustuu menetelmällisesti yksinkertaisiin tilastollisiin tunnuslukuihin, korrelaatioihin sekä vetovoimatekijöiden osalta faktorianalyysiin, jonka pohjalta muodostamme summamuuttujia. Aineisto on käsitelty SPSS -tilastollisten tietojen käsittelyohjelmassa. Tunnuslukuista käytämme yleisimmin käytettyä keskilukua eli keskiarvoa, mutta koska se on herkkä aineiston poikkeaville arvoille, hyödynnämme niiden rinnalla myös frekvenssijakaumia. Korrelaatiokertoimilla kuvaamme ja tutkimme kahden muuttujan välistä yhteyttä: korrelaatio kertoo muuttujien välisen riippuvuuden voimakkuuden ja suunnan. Näitä tietoja tarvitsemme muun muassa faktorianalyysissä.

Matkailun vetovoimatekijöiden tutkimus on ollut suurelta osin kvantitatiivista. Aineiston metodeista suosittuja ovat olleet faktorianalyysi ja korrelaatioanalyysi (Järviluoma 2006, 103–104). Kauppila (1996) on esimerkiksi käyttänyt faktorianalyysiä tutkiessaan Kuusamon talvivetovoimatekijöitä ja Järviluoma (2006) pääkomponenttianalyysiä, joka on yksi faktorianalyysin menetelmistä. Tarkoituksena on tiivistää olemassa olevista tutkimusaineiston muuttujista tietoa uusiin muuttujiin, faktoreihin. Faktorit muodostuvat alkuperäisistä muuttujista siten, että toistensa kanssa korreloivat muuttujat tiivistyvät yhdeksi uudeksi muuttujaksi. Faktorianalyysin lähtökohtana on siis, että

siihen valittavien muuttujien tulee korreloida keskenään. (Kauppila 1996, 29.)

4.3 Matkailutien käsitteen tunnettuus

Tielaitoksen teettämässä selvityksessä *Suomen matkailutiet* (Tielaitoksen tutkimuksia 1992, 9–10) matkailutie määritellään seuraavasti: kiertomatkalukohteena vetovoimainen, suhteellisen pitkä tieosuus, joka koostuu monista tieosuuksista. Matkailutien edellytyksenä pidetään sitä, että suurin osa siihen kuuluvista tieosuuksista on todettu vetovoimaisiksi. Kokonaisuuteen voi kuulua heikompiakin linkkejä, joiden kautta on kuljettava, jotta päästään vetovoimaiselle osuudelle tai johonkin muuhun tavoitteeseen. Selvityksessä matkailuteiden vetovoimaisuus todettiin teiden käyttäjien mielipiteiden perusteella sekä analysoimalla teiden vetovoimatekijöitä ja palveluvarustusta.

Raportissa *Matkailuteiden määrittely* (Tiehallinto 2004) on matkailuteiden määritelmää hiukan tarkennettu. Siinä matkailutie määritellään tieksi, jolla on yleiseen liikenteelliseen merkitykseen nähden poikkeuksellisen runsaasti matkailijoiden kannalta merkittäviä kohteita. Lisäksi sillä on erityistä matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiä ja alueen kilpailukykyä tukeva merkitys. Tämäkin määritelmä on hyvin avoin, jokainen matkailija määrittelee, minkä itse mieltää merkittäväksi kohteeksi.

Matkailuteiden määrittelyssä on Tiehallinnon näkökulmasta ongelmaksi muodostunut matkailutien kriteereiden epäselvyys. Tiehallinnon omat kriteerit on määritelty niin yleisellä tasolla, että hankekohtaisten päätösten tekeminen on niiden perusteella vaikeaa. Kiinnostus matkailuteiden merkitsemistä kohtaan on viime vuosina kasvanut ja hyvinkin erityyppiset tiejaksot ovat niitä hakeneet ja myös saaneet. (Tiehallinto 2004.) Edellä mainittujen näkökohdtien perusteella ei ole olemassa yhtä oikeaa määritelmää matkailutiestä, joten kaikki saamamme vastaukset ovat tavallaan oikeita.

Tekemämme kyselyn vastaajista suurin osa (75,4 %) tietää, että Suomessa on matkailuteitä. Kuitenkin vain noin puolet (52,7 %) vastaajista vastasi tietävänsä mitä matkailutiellä tarkoitetaan. Kyselylomakkeessamme pyysimme ihmisiä määrittelemään, mitä he matkailutiellä ymmärtävät. Yhteensä saimme 80 kappaletta matkailuteiden määritelmiä. Keskeisimmiksi esille nouseviksi teemoiksi muodostuivat nähtävyydet, nimi, historia, opasteet, luonto ja matkailukohteet (ks. liite 1). Kaksi vastaajista, jotka tiesivät mitä matkailutiellä tarkoitetaan, eivät kuitenkaan osanneet määritellä sitä. Toisessa vastauksessa kerrottiin määrittelyn olevan vaikeaa.

Vastauksien perusteella jaoimme mainintoja saaneet asiat edellä mainittuihin teemoihin, joita muodostui yhteensä kuusi. Ensimmäiseen teemaan kuuluvat nähtävyydet. Toiseen kuuluvat ne määritelmät, jossa matkailutietä määritellään ainoastaan antamalla esimerkkinä jonkin matkailutien nimi. Kolmanteen teemaan kuuluu historia, neljänteen matkailutien merkitseminen ja opasteet, viidenteen maisemat ja luonto sekä kuudenteen teemaan matkailukohteet.

Ensimmäiseen teemaan kuuluvat nähtävyydet, jotka koetaan tärkeänä osana matkailutie-määritelmää. Vastaajista 22 mainitsi nähtävyydet matkailuteitä määritellessään. Yleinen mielipide tuntuu olevan, että matkailutiellä on oltava nähtävyyksiä, jotta se olisi matkailutie. Yksikään vastaajista ei kuitenkaan eritellyt nähtävyyksiä, vaan monessa vastauksessa mainittiin myös jokin toinen tekijä, kuten luonto ja maisema tai historia. Edellä mainitut voivat

olla osittain päällekkäisiä käsitteitä. Tulkinnanvaraiseksi jää tarkoitettiinko näissä vastauksissa luonnon- tai historiallisia nähtävyyksiä vai erotettiin nähtävyydet erilliseksi luonnosta ja historiasta.

Toisen teeman mukaan vastauksessaan jonkin matkailutien nimen mainitsevia oli vastaajissa 17. Eniten mainintoja saivat Hämeen härkätie ja Kuninkaantie. Ehkä johtuen juuri matkailutien määrittelemisen hankaluudesta kaikkiaan hiukan yli neljännes (24 kpl) vastaajista mainitsi määrittelyssään esimerkkinä jonkin matkailutien nimen. Jos vastaaja mainitsee ainoastaan nimen, voidaanko olettaa, että vastaaja todella tietää mitä matkailutiellä tarkoitetaan? Osassa vastauksista oli kuitenkin pystytty antamaan muutakin tietoa pelkän nimen lisäksi, esimerkiksi opastettu tie, paljon nähtävyyksiä ja kulttuurinen väylä.

Vastaajista 13 yhdisti matkailuteihin historiallisuuden ja ajatuksen vanhasta tiestä tai reitistä. Matkailuteita tulkittiin muun muassa historiallisesti merkittäviksi ja arvokkaiksi. Vanhaa tietä kuvattiin mutkaisena ja mäkisenä. Vastuksista henki tietynlainen kunnioitus menneitä aikoja kohtaan. Lähes yhtä moni vastaajista (9 kpl) piti matkailutien tunnusmerkkinä sitä, että se on paremmin opastettu ja siellä on kylttejä. Lisäksi matkailuteihin yhdistettiin informatiivisuus ja merkityt tieosuudet.

Ainoastaan seitsemän vastaajaa sisällytti matkailutien määritelmään luonnon ja maiseman. Tämä on mielenkiintoinen näkökohta Revontultentien kannalta, koska Revontultentien markkinointisuunnitelmassa keskeisimmäksi vetovoimatekijäksi mainitaan juuri luonto. Viimeisen teemaan kuuluvat matkailukohteet yhdisti matkailutiehen kuusi vastaajaa. Heidän mukaansa matkailutien varrella on erillisiä kohteita, joihin voi poiketa matkan varrella. Sitä, mitä matkailukohteilla tarkoitetaan, ei ole eritelty tarkemmin.

Teemoittelun ulkopuolelle jäivät vastauksien vähäisyyden vuoksi ne, jotka liittivät matkailuteihin markkinoinnin ja brändäyksen. Yksittäisistä kyselylomakkeista nousi esiin muutamia mielenkiintoisia vastauksia, jotka kertovat ihmisten erilaisista matkailutiekäsityksistä. Yhdessä vastauksessa matkailutie määriteltiin ennen vanhaa käytetyksi tieksi, jonka varrella on nykyään nähtävyyksiä. Toisessa matkailutie puolestaan määriteltiin matkailun käyttöön valjastetuksi tieksi, jolla on kulttuurihistoriallista merkitystä.

4.4 Revontultentien tunnettuus

Tarkasteltaessa Revontultentien tunnettuutta, käytämme apunamme Dutkan (1995) määrittelyä kuluttajien askeleista ostoprosessissa. Se, kuinka suuri osa vastaajista on lähtötasolla eli tietämättömyyden tasolla, selvitettiin kysymällä vastaajilta kyselylomakkeessa, tietävätkö he Revontultentietä. Ei-vastaus tähän kysymykseen tarkoittaa, että vastaaja ei ole tietoinen Revontultentiestä ja on lähtötasolla 0. Tulokseksi saatiin, että vain yhdeksän prosenttia ($n=15$) vastaajista ilmoitti tietävänsä Revontultentien. Täten 91 prosenttia vastaajista on lähtö- eli tietämättömyyden tasolla, kuten taulukosta 2 käy ilmi. Siirryttäessä tarkastelemaan seuraavia tasoja, otamme huomioon vain ne vastaajat, jotka ovat ilmoittaneet tietävänsä Revontultentien ja joita on pyydetty vastaamaan myös tietä koskeviin kysymyksiin. Osa vastaajista on kuitenkin vastannut näihin kysymyksiin, vaikkei tiedäkään Revontultentietä. Nämä vastaukset olemme jättäneet tarkastelumme ulkopuolelle, sillä ne aiheuttavat ristiriitoja. Näkemyksemme mukaan kysymyksiin ei voi vastata tietämättä Revontultentietä.

Jotta edettäisiin tietoisuudesta seuraavalle tasolle eli käsittämiseen, tulee vastaajalla olla jotain tietoa Revontultentien ominaisuuksista. Vastaajista, jotka olivat tietoisia Revontultentiestä, neljä ei tiennyt sen ominaisuuksista mitään, joten voidaan sanoa tietoisuuden tasolla olevan noin 2,4 prosenttia vastaajista. Käsittämisen jälkeen saavutettava taso on vakaumus. Tämä saatiin selville kysymällä vastaajien asennetta Revontultentietä kohtaan. Revontultentien ominaisuuksista tietoisista kolmella ei ollut minkäänlaista asennetta sitä kohtaan. Tällöin käsittämisen tasolla on kolme eli noin 1,8 prosenttia vastaajista.

Viimeinen taso on toiminta, eli käyminen Revontultentiellä. Vastaajista, joilla on positiivinen asenne Revontultentietä kohtaan, kuusi on käynyt tiellä ja he kaikki vastasivat aikovansa käydä siellä myös uudelleen. Näin ollen vakaumuksen tasolla on kaksi vastaajaa eli 1,2 prosenttia ja toiminnan tasolla on 3,6 prosenttia vastaajista. Jos toimintaan katsotaan kuuluvaksi myös valmius matkustaa Revontultentielle jonkin tekijän vuoksi, vastaajat, jotka suhtautuvat positiivisesti Revontultentiehen, ovat kaikki saavuttaneet myös viimeisen tason, toiminnan, sillä he kaikki vastasivat olevansa valmiita matkustamaan Revontultentielle jonkun tekijän vuoksi. Viimeisellä tasolla olisi tällöin noin 4,8 prosenttia vastaajista ja vakaumuksen tasolla ei ketään. Positiivisesti Revontultentiehen suhtautuvista kaikki olivat valmiita matkustamaan Revontultentielle jonkin tekijän vuoksi.

Taulukko 2. Revontultentien tunnettuus vastaajien keskuudessa eri tasoihin sovelletuna.

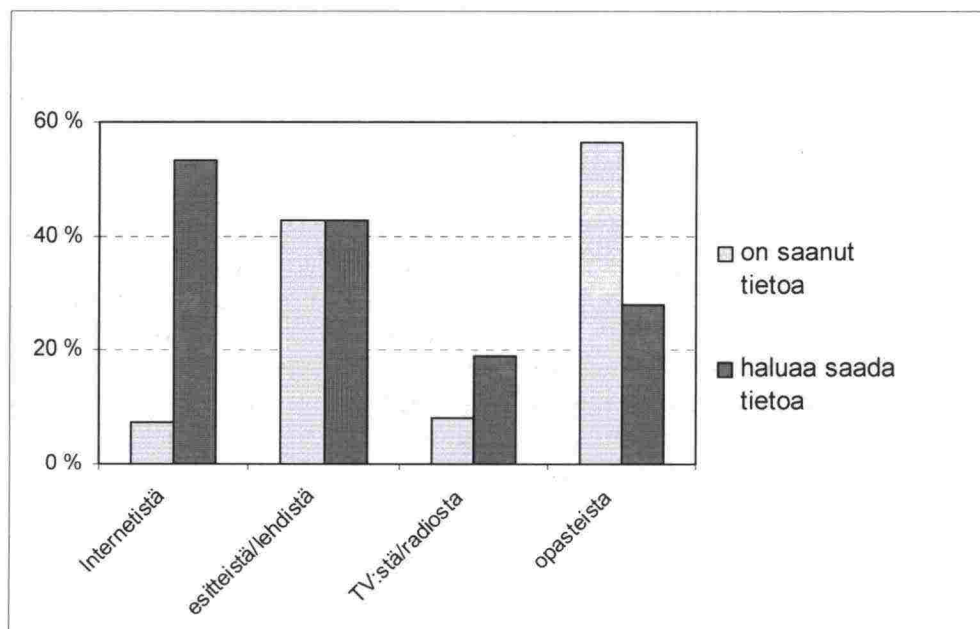
Lähtötaso (tietämättömyys)	Taso 1 (tietoisuus)	Taso 2 (käsittäminen)	Taso 3 (vakaumus)	Taso 4 (toiminta)
91 % (152)	2,4 % (4)	1,8 % (3)	1,2 % (2)	3,6 % (6)

Koska aineisto kerättiin Helsingissä Matkamessuilla, koostuu aineisto suurimmaksi osaksi eteläsuomalaisista ihmisistä. Revontultentie puolestaan sijaitsee Lapissa. Tästä johtuen tutkimustulos Revontultentien tunnettuuden osalta olisi voinut olla erilainen, jos aineisto olisi kerätty esimerkiksi Lapin läänissä. On kuitenkin selkeästi nähtävissä, että Revontultentien tunnettuus on lähes olematonta. Mitä kautta ihmiset sitten saataisiin tietoisiksi Revontultentiestä?

Vastaajilta kysyttiin, mistä he ovat saaneet tietoa matkailuteistä. Yli puolet (noin 56 %) vastaajista kertoi saaneensa tietoja opasteista (kuva 13). Näiden osalta Revontultentiestä voidaan saada jonkin verran tietoa, sillä Revontultentiellä on olemassa opasteita. Esitteet ja lehdet olivat toiseksi suurin tiedonlähde. Noin 43 prosenttia vastaajista ilmoitti saaneensa tietoja matkailuteistä niiden kautta. Internet ja TV tai radio eivät ole vastaajien mukaan antaneet heille juurikaan tietoja matkailuteistä. Niiden kautta saatiin yhteensäkin vain noin 16 prosenttia tiedoista.

Se, mistä vastaajat haluavat saada tietoa matkailuteistä, eroaa tosin osittain huomattavastikin siitä, mistä tietoa on saatu. Internet, josta vain pieni osa vastaajista on saanut tietoa (noin 8 %), on vastaajien mukaan kaikkein halutuin tiedonlähde. Yli puolet (noin 53 %) vastasi haluavansa saada tietoa matkailuteistä Internetin välityksellä. Esitteistä ja lehdistä saadaan ja halutaan saada tietoa suunnilleen yhtä paljon. Suurin tiedonlähde vastaajille ovat

opasteet, kuten edellä mainittiin. Kysyttäessä mistä tietoa halutaan saada, saatiin kuitenkin selville, etteivät opasteet ole kovin haluttu tietolähde. Vain alle kolmannes (noin 28 %) halusi saada niiden kautta tietoa matkailuteistä. Vähiten haluttuja tietolähteitä ovat vastaajien mukaan TV ja radio. Niistä halusi saada tietoa vain alle viides (noin 19 %) vastaajista. Noin 10 prosenttia matkailijoista ei halunnut saada tietoa matkailuteistä lainkaan.



Kuva 13. Vastaajien tiedonsaanti koskien matkailuteitä.

Kyselyn perusteella matkailijat siis haluavat saada tietoa matkailuteistä eniten Internetistä ja esitteistä tai lehdistä. Täten, mikäli Revontultenttien tunnettuutta halutaan lisätä, voisivat nämä olla hyviä keinoja siihen. Tällä hetkellä Revontultentiellä ei ole omia Internet-sivuja, eikä siitä löydy kovin paljon tietoa muistakaan viestintäkanavista.

Lisäksi esitteet ja lehdet olisivat erittäin tärkeitä viestintäkanavia Revontultenttien tunnettuuden lisäämiseksi. Kierrellessämme Matkamessuilla eri osastoilla, emme löytäneet minkään osaston tai niiden esitteistä mainintaa Revontultentiestä, vaikka sitä kysimme. Tämä on huomattava puute. Halutimpien tietolähteiden puuttuminen vaikuttaa varmasti osaltaan siihen, etteivät ihmiset tunne Revontultenttiä. Vastaajien kanssa käymiemme lyhyiden keskusteluiden perusteella on kuitenkin ilmeistä, että kiinnostus Revontultenttiä kohtaan on ainakin vastaajiemme keskuudessa suurta. Puitteet laajemmallekin tunnettuudelle ovat näiltä osin olemassa, nyt vain tarvittaisiin enemmän tietoa saataville, jotta tämä olisi mahdollista.

4.5 Revontultenttien vetovoimatekijät

Matkailun vetovoimatekijät ovat niitä tekijöitä tai ominaisuuksia, joista matkakohteen, tässä tapauksessa Revontultenttien, vetovoimaisuus muodostuu. Kyselylomakkeessamme vetovoimatekijät ovat sijainti, historia, palvelut, luonto, nimi, nähtävyydet, harrastusmahdollisuudet sekä tapahtumat. Palveluita emme ole sen tarkemmin kyselyyn määritelleet, mutta tarkoitamme niillä muun muassa matkustus-, majoitus-, ja ravitsemis- ja vähittäiskaupan palveluita sekä ohjelmapalveluita. Jokainen vastaaja on itse määrittänyt mitä pal-

veluihin sisällyttää. Nimen lisäsimme vetovoimatekijälistaan vasta kyselyn esitestauksen jälkeen. Saamastamme palautteesta selvisi, että Revontultentien nimi oli tuttu, mutta sen tarkemmin tiestä ei osattu kertoa.

Vastaajilta kysyttiin, kuinka vetovoimaisina he kokevat nämä asiat sekä min-
kä tekijöiden vuoksi he olisivat valmiita matkustamaan Revontultentielle.
Otamme huomioon analyysissä vain vastaajat, jotka ilmoittivat tietävänsä
Revontultentien (n=15).

Ensimmäiseksi tarkastelemme näitä kysymyksen asetteluja yleisellä tasolla
frekvenssijakaumilla. Tarkoituksena on tarkastella edellä mainittujen kysy-
myksien välistä yhteyttä: onko vetovoimaisuus yhtä kuin "matkustusvalmi-
us"? Lisäksi pohdimme onko eri vetovoimatekijöiden aikaisemmalla tunte-
muksella yhteyttä näihin asioihin.

Mitkä tekijät koetaan vetovoimaisina Revontultentiellä?

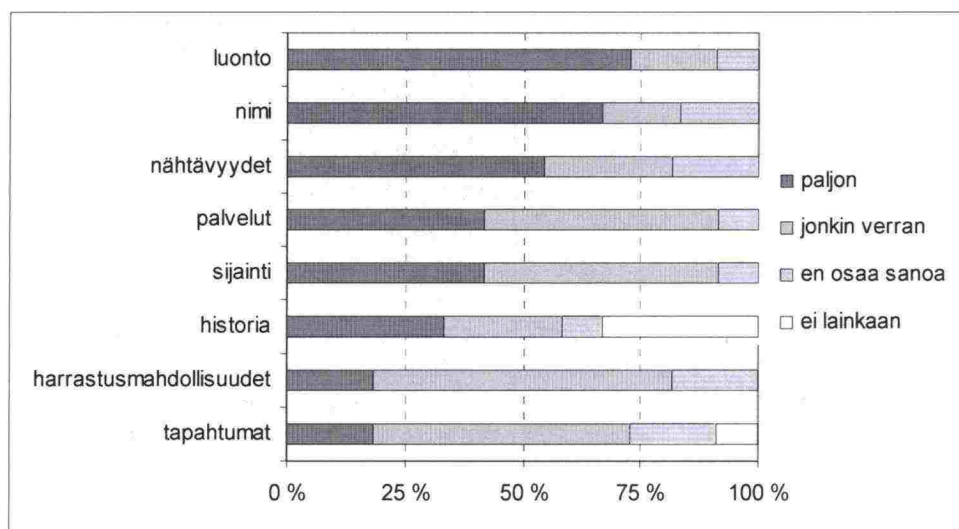
Vetovoimaisimmiksi tekijöiksi matkailijat arvioivat Revontultentiellä luonnon,
tien nimen sekä nähtävyydet. Jonkin verran vetovoimaa koetaan olevan
myös sijainnilla ja palveluilla, kun taas tapahtumien, harrastusmahdollisuuksien
ja historian vetovoima jäi suhteessa muihin pieneksi. Revontultentien
markkinointisuunnitelmassa matkailualueen vahvuuksiksi arvioidaan muun
muassa luonto ja kulttuurihistoria. Kulttuurihistorian esiin nostamiseksi kaiva-
taan tämän perusteella markkinointitoimenpiteitä.

Nämä havainnot perustuvat kustakin vetovoimamuuttujasta laskettuihin kes-
kiarvoihin (taulukko 3) siten, että muuttujat ovat saaneet arvoja välillä 1-4 (ei
lainkaan vetovoimaa - paljon vetovoimaa). Taulukon laatimiseksi vetovoi-
mamuuttujat luokiteltiin siis uudelleen niin, että 3-skaalaiseen Likert-
asteikkoon otettiin mukaan myös neljäs "en osaa sanoa" vastausvaihtoehto.
Se siirrettiin uudessa luokittelussa asteikon keskivaiheille, kun alun perin ky-
selylomakkeessamme se oli omana "irrallisena" vastausvaihtoehtona. Toi-
nen vaihtoehto olisi ollut sulkea se pois kokonaan jakaumasta, mutta kat-
soimme mukanaolon tuovan lisää tarkkuutta tuloksiin.

Taulukko 3. Vetovoimamuuttujien keskiarvot välillä 1-4 (1=ei lainkaan, 2=en osaa sanoa, 3=jonkin verran, 4=paljon).

luonto	3,64
nimi	3,50
nähtävyydet	3,36
sijainti	3,33
palvelut	3,33
harrastusmahdollisuudet	3,00
tapahtumat	2,82
historia	2,58

Eri tekijöiden vetovoimaisuutta voidaan havainnollistaa tarkemmin kuvan 14
avulla. Keskiarvojen perusteella emme näe tarkkaan miten vastaukset jakau-
tavat eri tekijöiden vetovoimaisuuden osalta, mutta sen sijaan kuvasta 14
näemme, että keskiarvoihin perustuneet väittämät vetovoimaisimmista teki-
jöistä pitävät melko hyvin paikkaansa.



Kuva 14. Eri tekijöiden vetovoimaisuus matkailijoiden kokemana.

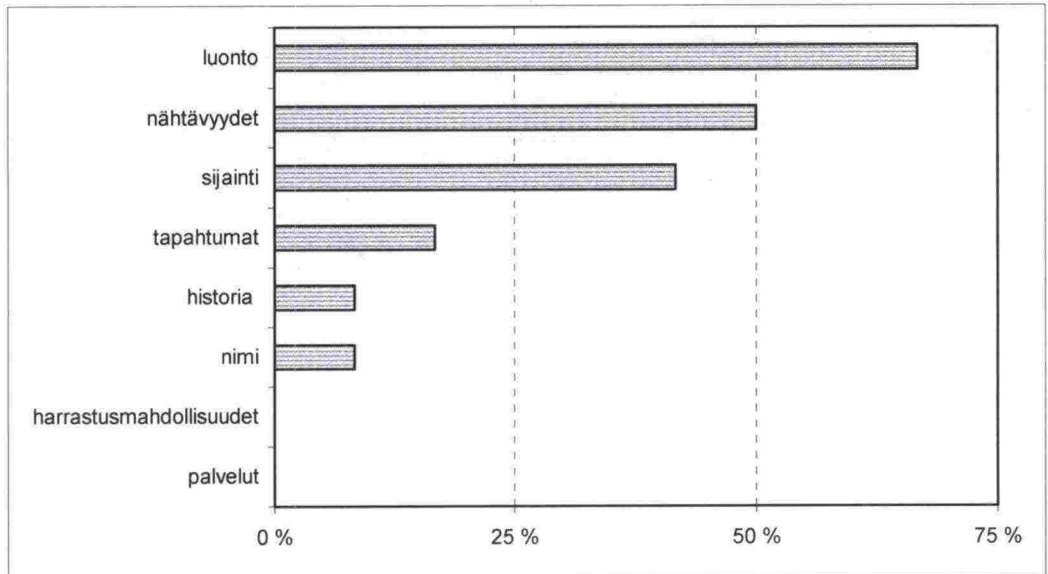
Reitin monipuolinen luonnonympäristö on todettu myös aikaisemmassa selvityksessä yhdeksi Revontultentien vahvuusalueeksi (Liminka & Wallin 2004), mikä antaa lisätukea väittäessämme luontoa yhdeksi Revontultentien keskeisimmistä vetovoimatekijöistä. Kyseisessä Juhani Limingan ja Tero Wallinin tekemässä selvityksessä tulokset ovat kuitenkin pohjautuneet alueen yrittäjien ja kuntien edustajille tehtyihin kyselyihin ja haastatteluihin. Vastapainoksi me siis tarjoamme itse tien käyttäjien eli matkailijoiden näkemyksen asiasta.

Minkä tekijöiden vuoksi ollaan valmiita matkustamaan Revontultentille?

Kun vastaajat olivat arvioineet kuinka vetovoimaisina he pitivät annettuja Revontultentien vetovoimatekijöitä, kysyttiin heiltä mikä tai mitkä ovat ne tekijät, joiden vuoksi he olisivat valmiita matkustamaan Revontultentille. Vastaajat saivat valita useamman vastausvaihtoehdon. Osittain tulokset ovat yhteneviä koetun vetovoimaisuuden kanssa, mutta mielenkiintoisia eroavaisuuksia on myös havaittavissa.

Kuten kuvasta 15 voidaan nähdä, luonto nousee tärkeimmäksi syyksi, jonka takia Revontultentille voitaisiin matkustaa. Lähes 70 prosenttia vastaajista on tätä mieltä. Myös nähtävyydet (50 %) ja sijainti (noin 42 %) saivat suhteellisen paljon matkailijoita Revontultentille, kun taas tapahtumien vuoksi hieman vajaa 20 prosenttia vastaajista lähtisi kyseiselle matkailutiele.

Historian melko huonoksi arvioitu vetovoimaisuus heijastuu myös alhaisena ”matkustusvalmiutena” kyseisen vetovoimatekijän takia. Myöskään nimen vuoksi ei saada kovin paljoa matkailijoita liikkeelle, vaikkakin se koetaan keskimääräisesti toiseksi vetovoimaisemmaksi tekijäksi. Matkakohteen nimi ei selvästi ole yksinään tarpeeksi hyvä syy matkustamiselle, mutta on tärkeä osa Revontultentien tämän hetkistä vetovoimaisuutta.



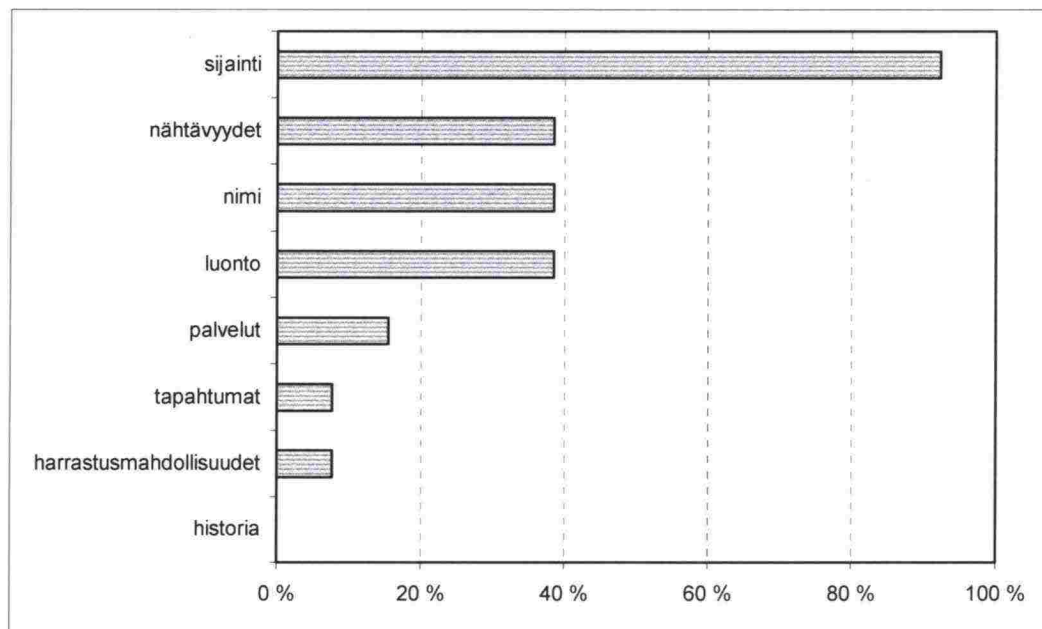
Kuva 15. Tekijät, joiden vuoksi matkailijat olisivat valmiita matkustamaan Revontultentielle. Kyllä-vastauksien prosenttiosuudet.

Silmiinpistävää on, ettei yksikään vastaajista matkustaisi Revontultentielle harrastusmahdollisuuksien tai palveluiden takia. Vetovoimaisuudeltaan ne koetaan kuitenkin pääasiassa "jonkin verran" vetovoimaisiksi, vaikka keskiarvon (>3) mukaan ne eivät tätä arvoa saavuttaneetkaan. Revontultentien vaikutusalueelta löytyy kaikesta huolimatta harrastusmahdollisuuksiin ja vapaa-ajan aktiviteetteihin erittäin hyvät puitteet, esimerkiksi Ylläksen hiihto- ja laskettelukeskus. Palveluista mainittakoon Tornio-Haaparantaan hiljattain avattu Ikea. Tutkimuksessamme Revontultentie nähdään matkakohteena, mutta tarkasteltaessa Revontultentietä läpikulkureittinä tulokset ovat erilaisia (ks. luku 5. Revontultentie: läpikulkureitti vai matkakohde?).

Vetovoimaisuuden, matkustusvalmiuden ja tunnettuuden suhde

Tunnettuuteen liittyen matkailijoilta kysyttiin, mitä he tiesivät jo Revontultentiestä (kuva 16). Tässä käytettiin jälleen samoja kahdeksaa vetovoimatekijämuuttujaa, minkä vuoksi onkin mielenkiintoista tarkastella onko aikaisemalla tietoudella jonkinlaista yhteyttä koettuun vetovoimaisuuteen ja varsinaiseen matkustusvalmiuteen, joita hahmotimme edellä.

Valtaosa vastaajista (92 %) tiesi Revontultentien sijainnin, mikä on kuitenkin ristiriidassa sen kanssa, etteivät vastaajat tunne tien nimeä näin hyvin. Asia saattaisi selittyä sillä, että vastaajat eivät todellisuudessa tiedä Revontultentien sijaintia, vaan ainoastaan arvelevat tietävänsä sen sijainnin nimen perusteella. Revontulethan yhdistetään yleisesti pohjoiseen. Sen sijaan Matkamessuilla saimme huomata, että muiden matkailuteiden kohdalla tilanne oli päinvastainen, niiden sijaintia ei tiedetty. Vaikka emme asiaa varsinaisesti kysyneet, tiedustelivat monet vastaajat, missä nämä muut Suomen matkailutiet sijaitsevat.



Kuva 16. Mitä Revontultentiestä tiedetään entuudestaan.

Yhtä hyvin kuin sijaintia ei muita Revontultentien tekijöitä tunneta. Luonto, nimi ja nähtävyydet ovat lähes 40 prosentille vastaajista tuttuja, palvelut tietää vajaa 20 prosenttia vastaajista, kun taas tapahtumat ja harrastusmahdollisuudet jäävät molemmat alle 10 prosentin osuudelle. Myös tässä tarkastelussa historia pitää häntäpäätä, mutta hieman yllättävää ehkä on, ettei kukaan vastaajista tiennyt vastaushetkellä siitä mitään. Huomion arvoisen tuloksesta tekee sen, että Revontultentien alueen kulttuuria ja historiaa pidetään ainakin Limingan ja Wallinin (2004) mukaan yhtenä keskeisistä reitin erityispiirteistä. Tästä voitaneen päätellä, että tätä erityispiirrettä ei ole tarpeeksi vahvasti tuotu esille nykyisissä markkinointitoimenpiteissä.

Pyrittäessä löytämään yhteyttä koetun vetovoimaisuuden ja varsinaisen matkustusvalmiuden välillä, voidaan sellaisen nähdä toteutuvan nähtävyyksien ja luonnon kohdalla. Vastaajista kokonaisuudessaan lähes 55 prosenttia arvioi nähtävyyksien omaavan ”paljon vetovoimaa” ja 50 prosenttia oli valmis matkustamaan tielle niiden vuoksi. Ei siis ehkä ole sattumaa, että jopa nelisenkymmentä prosenttia myös tiesi jotakin alueen nähtävyyksistä. Luonnon kohdalla puolestaan koettu vetovoimaisuus sai yli 70 prosentilta vastaajista arvon ”paljon vetovoimaa”, kun sen vuoksi valmiita matkustamaan olisi noin 68 prosenttia.

Tässä ei ole huomioitu sitä, onko matkailija käynyt Revontultentiellä vai ei, joten se, millainen kuva matkailijalla on jostain vetovoimatekijästä vaikuttaa matkustusvalmiuteen. Jonkin vetovoimatekijän houkuttelevuus tai valmius matkustaa kohteeseen sen vuoksi saattaa kuitenkin muuttua, kun matkailija vierailee kohteessa.

4.6 Faktorianalyysi Revontulentien vetovoimatekijöistä

Revontulentien vetovoimatekijöitä tutkimme seuraavaksi faktorianalyysin ja sen pohjalta tehtyjen summamuuttujien avulla. Faktorianalyysin lähtökohtia esittelimme aikaisemmin. Ensimmäiseksi kerromme faktorianalyysin kulun ja siitä tehdyt tulokset. Faktorianalyysin tarkoituksena on tiivistää jo olemassa olevia vetovoimamuuttujia uusiksi muuttujiksi, faktoreiksi, joiden pohjalta muodostamme toisessa alaluvussa summamuuttujia jatkoanalyysiä varten. Summamuuttujien avulla tutkimme Revontulentien vetovoimatekijöiden ja taustamuuttujien välisten suhteiden luonnetta ja teemme vertailuja Suomen matkailuteihin yleensä.

Faktorianalyysi

Faktorianalyysiin muuttujat valittiin faktorianalyysin peruslähtökohtien mukaisesti, eli siihen valittiin vain muuttujat, jotka korreloivat keskenään. Muuttujien korrelaatiomatriisi löytyy liitteestä 2. Matriisin tekeminen oli analyysin ensimmäinen vaihe, josta näemme muuttujien korreloivan keskenään melko vahvasti. Omaan analyysiimme otimme mukaan kaikki kyselylomakkeessa olleet kahdeksan vetovoimatekijämuuttujaa.

Kokeilimme muutamia faktoriratkaisuja, joiden perusteella päätimme muodostaa kolme faktoria (taulukko 4). Saatujen faktoreiden yhteenlaskettu selityssaste nousi 84 prosenttiin. Tämä tarkoittaa sitä, että faktorianalyysi selittää 84 prosenttia Revontulentien vetovoimatekijöistä, mikä on tilastollisesti erittäin hyvä selityssaste. Faktoroinnin yhteydessä suoritimme rotaation, jonka avulla pyrittiin saamaan kukin muuttuja latautumaan selvästi vain yhdelle faktorille. Tällöin myös tulkittavuus on parempi ja selkeämpi. Rotaatiossa on käytetty niin sanottua Varimax-ratkaisua, millä puolestaan pyrittiin maksimoimaan latausten varianssi (Isoaho & Tähtinen 2001, 129).

Faktorit nimettiin niin, että nimi kuvastaisi mahdollisimman hyvin kaikkia faktorin muuttujia. Ensimmäinen faktori nimettiin "maantieteelliseksi tekijöiksi", joihin kuuluvat sijainti, luonto, nimi, ja nähtävyydet. Kaikki muuttujat ovat jollakin tavalla tiettyyn maantieteelliseen paikkaan sidottuja. Suurimpia latauksia tässä saivat luonto ja nähtävyydet.

Toista faktoria luonnehtivat erilaiset matkailijan aktiivista osallistumista kuvaavat vetovoimatekijät, jonka perusteella faktori sai nimen "toimintatekijät". Sen muuttujista harrastusmahdollisuudet ja tapahtumat saivat korkeimmat lataukset. Ero palveluihin ei ollut kuitenkaan suuri.

Kolmas faktori muodostui kahteen ensimmäiseen verrattuna poikkeuksellisesti, sillä siihen latautuivat vetovoimatekijöistä vain historia ja palvelut. Historia-muuttujan lataus oli huomattavan paljon suurempi ja palvelut latautuivat itse asiassa voimakkaimmin faktorille kaksi ja heikoimmin tähän kolmanteen faktoriin. Tästä johtuen faktori nimettiin yksinkertaisesti "historiallisiksi tekijöiksi".

Taulukko 4. Faktoriansalyysi Revontultentien vetovoimatekijöistä. Rotatoitu Varimax-ratkaisu.

Muuttuja	Maantieteelliset tekijät	Toimintatekijät	Historialliset tekijät	Kommunaliteetti
Sijainti	0,825			0,684
Historia			0,937	<u>0,959</u>
Palvelut		0,721		<u>0,911</u>
Luonto	0,938			<u>0,896</u>
Nimi	0,735			0,796
Nähtävyydet	0,866			0,789
Harrastusmahdollisuudet		0,918		<u>0,869</u>
Tapahtumat		0,897		0,834
Ominaisarvo	3,105	2,381	1,252	6,738
Selitysaste %	38,810	29,758	15,655	84,222

Ensimmäisen faktorin selitysaste on 39, toisen 30 ja kolmannen 16 prosenttia. Neljännen faktorin mukaanotto olisi tuonut selitysvoimaa lisää vajaa seitsemän prosenttia, mutta koska sen ominaisarvo oli reilusti alle yhden (0,56), siitä ei olisi tullut omaa faktoria. Tässä sovelsimme nyrkkisääntöä, jonka mukaan analyysiin otetaan mukaan vain muuttujat, joiden ominaisarvo on yli yhden.

Faktoriansalyysin kommunaliteettiarvo kertoo, kuinka hyvin muuttuja istuu faktorirakenteeseen. Toisin sanoen kuinka hyvin alkuperäiset muuttujat selittävät faktoriansalyysiä. Mitä korkeampi kommunaliteettiarvo on, sitä tärkeämpi muuttuja on koko faktoriansalyysin kannalta. Taulukosta 8 näemme, että faktoriansalyysissä mukana olleiden muuttujien kommunaliteettiarvojen mukaan tärkeimpiä vetovoimamuuttujia ovat historia, palvelut, luonto ja harrastusmahdollisuudet, jotka on alleviivattu. Tärkeintä on kuitenkin huomata kaikkien muuttujien suhteellisen korkeat arvot, jolloin voidaan sanoa, että ne kaikki ovat tärkeitä analyysimme kannalta.

Tässä on syytä tuoda vielä esille aineistomme rajoitukset faktoriansalyysin tekemiselle. Lähtökohtaisesti faktoriansalyysi, kuten muutkin monimuuttujamenetelmät, vaativat suuren aineiston. Me kuitenkin saimme tiedot Revontultentien vetovoimatekijöistä koskevaan kysymykseen vain hieman vajaalta 10 prosentilta kaikista vastaajista. Nämä ovat siis vastaajia, jotka tietävät Revontultentien. Muun muassa tämän puutteellisuuden vuoksi muodostamme saatujen faktoreiden pohjalta vastaavat summamuuttujat myös matkailuteitä yleisesti koskevasta kysymyksestä. Tähän pyydettiin vastaukset kaikilta vastaajilta. Tämä antaa faktoriansalyysillemme sisällöllistä luotettavuutta sekä molemmista kysymyksistä tehtävien summamuuttujien vertailu mahdollistuu.

Faktoreista summamuuttujiin

Faktoriansalyysistä saimme tulokseksi kolme sisällöllisesti mielekkäästi tulkitettavaa faktoria, jonka pohjalta luomme muuttujista summamuuttujia. Koska summamuuttujan muodostavissa muuttujissa ei saa havaintoyksiköiden kohdalla olla puuttuvia tietoja, olemme korvanneet ne ennen summamuuttujan laatimista muuttujien keskiarvoilla. Tällöin henkilö on siis saanut puuttuvan tiedon paikalle arvon, mitä muut vastaajat ovat keskimäärin vastanneet. (Isoaho & Tähtinen 2001, 64.)

Summamuuttujia muodostimme kaksi. Ensimmäiseen summamuuttujaan on otettu mukaan faktorin maantieteelliset tekijät sisältämät muuttujat ja toisessa summamuuttujassa ovat mukana faktorin toimintatekijät muuttujat. Summamuuttujat on rakennettu niin, että niiden sisältämien muuttujien summa on jaettu muuttujien lukumäärällä. Kyseessä ovat siis keskiarvotyypiset summamuuttujat. Kolmannesta faktorista historialliset tekijät ei ole järkevää muodostaa erikseen omaa summamuuttujaa, koska siihen kuuluu yksistään historia-muuttuja. Selkeyden vuoksi jätämme summamuuttujien nimiksi samat kuin faktoreilla.

Koska tarkoituksemme on vertailla Revontultentien vetovoimatekijöitä muihin Suomen matkailuteihin, teemme vastaavat summamuuttujat lisäksi kysymyksestä, jossa vastaajat arvioivat, mikä heitä kiinnostaa matkailuteissa yleensä. Tässä olemme tulkinneet kiinnostavuuden vetovoimaisuudeksi. Kysymys on samaan tapaan Likert-asteikollinen, ja se sisältää samat muuttujat kuin Revontultentien vetovoimatekijöitä koskeva kysymys. Vertailujen mahdollistamiseksi matkailuteita yleisesti kuvaavat summamuuttujat sisältävät samat alkuperäiset muuttujat kuin Revontultentien summamuuttujat. Koska näiden summamuuttujien pohjaksi ei ole tehty erikseen faktorianalyysiä, tarkistimme niiden sisällöllisen mielekkyyden ja yhdenmukaisuuden tilastollisella testillä, Cronbachin alhalla.

Summamuuttujien vertailua

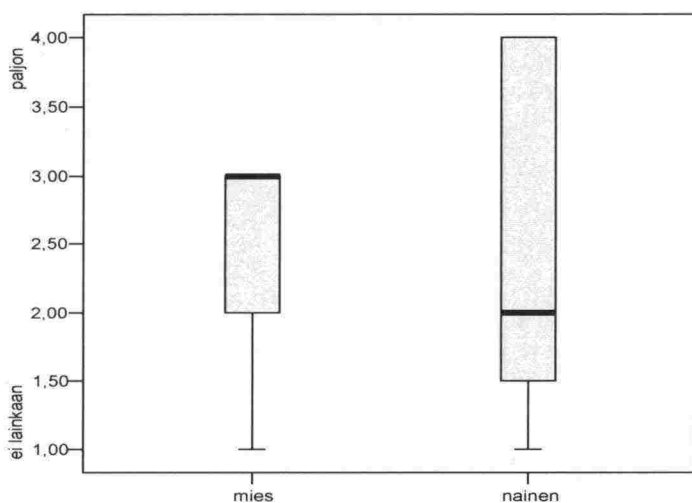
Muodostettuja Revontultentien ja matkailuteiden yleensä summamuuttujia maantieteelliset tekijät, toimintatekijät ja historialliset tekijät tarkastelemme seuraavaksi taustamuuttujien kanssa. Tulokset on esitetty SPSS-tilastollisten tietojen käsittelyohjelmalla tehtyjen Bloxplot-taulukkokuvien avulla, jotka löytyvät liitteestä 3.

Sukupuolittaisessa tarkastelussa sekä naiset että miehet pitävät Revontultentien maantieteellisiä tekijöitä paljon vetovoimaa omaavina, mikä on havaittavissa myös matkailuteiden yleensä kohdalla. Matkailuteiden yleensä maantieteellisten tekijöiden vetovoimaisuudessa ei miesten ja naisten välillä ole havaittavissa juuri minkäänlaista eroa, kun taas Revontultentien suhteen naisten vastaukset saavat suuremman hajonnan kuin miesten. Lähes kaikki arvot ovat kuitenkin molempien, Revontultentien ja matkailuteiden yleensä, kohdalla välillä 2 ja 4, keskiarvon ollessa noin 3,5. Vain muutama haja-arvo "ei ollenkaan vetovoimainen" on löydettävissä matkailuteiden yleensä maantieteellisten tekijöiden vetovoimaisuudesta. (liite 3, taulukot 1 ja 2.)

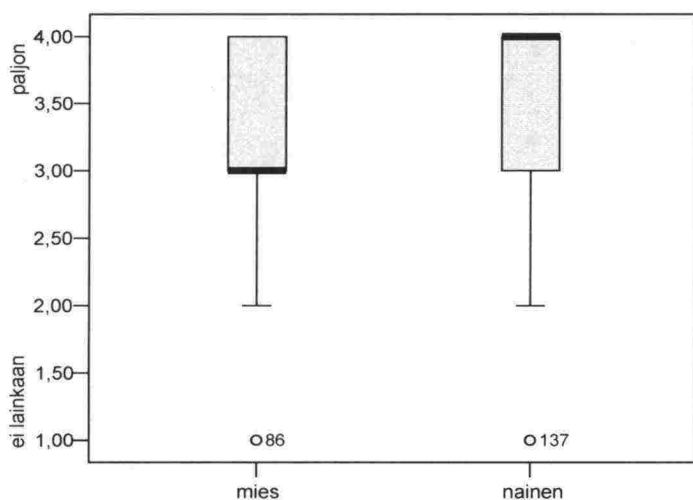
Molemmat sukupuolet pitävät Revontultentien toimintatekijöitä "jonkin verran" vetovoimaisina, naisten keskiarvon ollessa kuitenkin hieman suurempi. Samoin kuin maantieteellisten tekijöiden kohdalla, kummastakaan sukupuolesta ei löydy yhtään vastaajaa, joka kokisi, ettei Revontultentien toimintatekijöillä ole ollenkaan vetovoimaa. Matkailuteiden yleensä toimintatekijöiden vetovoimaisuuteen ei näyttäisi sukupuolella olevan lainkaan vaikutusta. Saadut vetovoimaisuusjakaumat saavat lähes samat arvot sukupuolesta riippumatta, mutta niistä nähdään, että myös matkailuteiden yleensä toimintatekijät omaavat jonkin verran vetovoimaa.

Kuten luvussa 4.5 Revontultentien vetovoimatekijät todettiin, ei Revontultentien historiaa koettu yleisesti kovinkaan vetovoimaiseksi. Onko syynä alueen huono historian tuntemus tai tietämys tai jokin muu, jää epäselväksi. Mielenkiintoista on kuitenkin tarkastella miesten ja naisten välisiä eroja Revontul-

tentien kohdalla erikseen mutta ennen kaikkea verrattuna matkailuteiden yleensä historian vetovoimaisuuteen. Kuten kuvasta 17 pikaisella vilkaisulla näemme, miehet arvioivat Revontultentien historialliset tekijät keskiarvon mukaan (musta paksu viiva taulukossa) vetovoimaisemmiksi kuin naiset. Kuvasta 18 puolestaan huomaamme, että tilanne on päinvastainen matkailuteiden yleensä kohdalla: naiset arvioivat historiatekijöille latautuvan keskimääräisesti paljon vetovoimaa, miesten arvion jäävän "jonkin verran vetovoimaa" tasolle. Toisaalta taas Revontultentien historialliset tekijät saavat naisilla kaikkia mahdollisia vetovoimaisuus-arvoja 1–4, keskiarvon ollessa 2. Mielenkiintoista kaiken kaikkiaan on huomata, että kokonaisuudessaan Revontultentien historialliset tekijät eivät ole yhtä vetovoimaisia kuin matkailuteiden yleensä. Revontultentiellä on kuitenkin mielenkiintoinen ja värikäs kulttuurihistoria, kuten luvussa 2.1 Tien kulttuurihistoria todetaan.



Kuva 17. Historian vetovoimaisuus sukupuolittain, Revontultentie.



Kuva 18. Historian vetovoimaisuus sukupuolittain, matkailutiet yleensä.

Ikäluokittaisessa vertailussa joudumme tyytymään osaksi puutteellisiin tietoihin, sillä osassa Revontultentietä koskevista summamuuttujissa ei ole kaikki ikäluokat edustettuina. Tarkasteltaessa sekä Revontultentien että matkailuteiden yleisesti maantieteellisten tekijöiden vetovoimaisuuden suhdetta vastaajien ikäjakaumaan, on keskiarvojen perusteella nähtävissä selkeä trendi: mitä vanhempia vastaajat ovat, sitä vetovoimaisemmaksi maantieteelliset tekijät koetaan. Keskiarvot ovat kaikki yli kolmen sekä vastausten hajonta on melko pientä kaikissa ikäluokissa niin Revontultentiellä kuin matkailuteilla yleensä. Ainoastaan nuorimman ikäluokan kohdalla Revontultentien maantieteellisten tekijöiden vetovoimaisuus saa hajanaisempia arvoja. Silti voidaan todeta, että maantieteelliset tekijät ovat selkeästi yksi tärkeimpiä vetovoimatekijöitä Revontultentiellä. (liite 3, taulukot 7 ja 8.)

Toimintatekijöiden vetovoimaisuuden suhteen 25–34-vuotiaat erottuivat jonkin verran muista ikäluokista. He eivät koe matkailuteiden toimintatekijöitä yhtä vetovoimaisina kuin muut. Heillä keskiarvokin on alle kolme, toisin kuin muilla, jotka arvioivat toimintatekijät keskimääräisesti ”jonkin verran” ja osittain myös ”paljon” vetovoimaa omaaviksi. Toisaalta silmiinpistävää on myös yli 64-vuotiaiden ryhmä, joiden mielestä toimintatekijät eli tapahtumat, harrastusmahdollisuudet ja palvelut ovat yksinomaan hyvin vetovoimaisia. Ainoastaan muutama haja-arvo on havaittavissa alle kolmen. (liite 3, taulukot 9 ja 10.)

Revontultentien kohdalla on selvästi havaittavissa, että vanhemmat ihmiset pitävät historiaa hyvin vetovoimaisena. Sama näkyy myös yleisesti matkailuteiden kohdalla, mutta hieman lievemmin. Yleisesti voidaan joka tapauksessa sanoa, että kaikkein eniten historialliset tekijät kiinnostavat vanhempia ikäluokkia. Samoin kuin maantieteellisten tekijöiden vetovoimaisuus, myös historian vetovoimaisuus näyttää noudattavan tietynlaista trendiä, jossa se keskimääräisesti kasvaa aina siirryttäessä ikäluokasta vanhempaan. (liite 3, taulukot 11 ja 12.)

Asuinlääneittäisessä tarkastelussa emme erota Revontultentietä muista Suomen matkailuteista, koska tien tuntijoita on hajanaisesti vain kolmesta läänistä (liite 3, taulukot 14 ja 15). Revontultentie katsotaan tässä siis kuuluvan yleisesti matkailuteihin, vaikka muutamia mielenkiintoisia erotuksia voidaan tehdä. Yleisesti kaikkia matkailuteita koskien ei asuinläännillä näytä olevan vaikutusta siihen, kuinka vetovoimaisina matkailuteiden maantieteelliset tekijät ja toimintatekijät arvioidaan. Pääsääntöisesti molemmat nähdään jonkin verran tai paljon vetovoimaa omaavina, maantieteelliset tekijät kuitenkin keskimääräisesti vetovoimaisempina.

Sekä Revontultentien että yleisesti matkailuteiden kohdalla eteläsuomalaiset pitävät historiallisia tekijöitä keskimääräisesti vetovoimaisimpina verrattuna muihin lääneihin. Mielenkiintoista on tässä yhteydessä kuitenkin tehdä eroa Revontultentien ja matkailuteiden yleensä välillä. Kuten edellä luvussa 4.5 Revontultentien vetovoimatekijät käy ilmi, ei Revontultentien historia saa suuria vetovoimaisuus latauksia. Ainoastaan eteläsuomalaiset erottuvat tässäkin, heidän arvioinnin ollessa keskiarvon mukaan jonkin verran vetovoimainen verrattuna muiden läänien olemattomaksi arvioituun vetovoimaan.

4.7 Yhteenveto

Tässä luvussa olemme tarkastelleet Revontultentien tunnettuutta. Toinen tutkimuskysymyksemme käsitteli sitä, mistä Revontultentien vetovoimaisuus tällä hetkellä muodostuu sekä niitä tekijöitä, joiden vuoksi matkailijat ovat valmiita matkustamaan Revontultentielle.

Merkittävä tulos on, että vain yhdeksän prosenttia on tietoinen Revontultentien olemassaolosta ja alle puolet heistä oli käynyt siellä. Positiivista on, että kaikki Revontultentiellä käyneet aikoivat vierailla siellä uudelleen. Mahdollisuudet tunnettuuden lisäämiseksi ovat kuitenkin hyvät. Jatkossa olisikin tärkeää saada Internetiin, erilaisiin lehtiin ja esitteisiin enemmän tietoa Revontultentiestä. Näiden kautta voitaisiin lisätä tien tunnettuutta ja sen myötä matkailijoiden määrää Revontultentiellä.

Luonto on merkittävin Revontultentien vetovoimatekijä, jonka vuoksi sinne ollaan myös valmiita matkustamaan. Nähtävyydet koettiin toiseksi tärkeimpänä matkustushalukkuutta ilmentävänä tekijänä. Revontultentien markkinointisuunnitelmassa historia nähdään vahvuutena, mutta tutkimustulostemme perusteella historian vetovoimaisuus on muihin vetovoimatekijöihin verrattuna lähes olematonta. Tästä syystä historian merkitys tulisi arvioida uudelleen ja pohtia sen mahdollisuuksia matkailullisena vetovoimatekijänä. Jotta tietoisuus ja kiinnostus tien historiasta kasvaisivat, ovat markkinointitoimet mielestämme tarpeen.

Aineistomme kerättiin strukturoidulla kyselylomakkeella, joka saattaa rajoittaa vastaajien vastausmahdollisuuksia. Kyselylomakkeessamme oli joissain kysymyksissä mukana valmiiden vastausvaihtoehtojen lisäksi avoin kohta, johon vastaajat pystyivät kirjoittamaan oman vastauksensa. Tätä mahdollisuutta ei kuitenkaan käytetty usein, vaan vastaajat tyytyivät valmiiksi annettuihin vastausvaihtoehtoihin.

Markkinointisuunnitelman (Liminka & Wallin 2004, 7) mukaan Revontultentien matkailijoista Suomen osalta suurin osa on Etelä-Suomen alueelta. Tämä on ristiriidassa tutkimustulostemme kanssa, joiden mukaan suurin osa (yli 90 %) eteläsuomalaisista ei edes tunne Revontultentietä. On tosin huomattava, että markkinointisuunnitelma pohjautuu alueen yritysten ja kuntien edustajien näkemyksiin, kun taas tutkimustuloksemme perustuvat matkailijoille tehtyyn kyselyyn. Yrityksillä ja kuntien edustajilla on varmaankin tietoa jo olemassa olevista matkailijoista, kun taas oma tutkimuksemme perustuu ehkä enemmän potentiaaliin matkailijoihin.

Tuloksemme vetovoimatekijöistä ovat suuntaa-antavia. Jotta saataisiin enemmän tietoa Revontultentien vetovoimatekijöistä, olisi tarpeen tehdä laajempi tutkimus, jossa kyselyjä tehtäisiin eri puolella Suomea. Tällöin Revontultentien tuntijoita tavoitettaisiin ehkä enemmän ja aineisto olisi kattavampi.

5 REVONTULTENTIE: LÄPIKULKUREITTI VAI MATKAKOHDE?

5.1 Johdanto

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen matkailu laajentui uusiin yhteiskuntaryhmiin. Matkailu muuttui selkeämmin turismin eli vapaa-ajan matkailun suuntaan ja entistä useampi lähti matkalle, eritoten ryhmämatkalle. Vaikka matkustaminen oli maailmansodan jälkeenkin varakkaiden harrastus, etsivät he nyt ylellisyyden sijasta pikemminkin mukavuutta ja taloudellisuutta. Uutuus, jota varakkaimmilla oli mahdollisuus kokeilla, oli auto. (Aho & Ilola 1995, 18.) Nykyaikana automatkailu on jo oma matkailumuotonsa ja kesäiset karavaanarijonot tuttu näky maanteillä. Kiertomatkailijoille on tarjolla useita mielenkiintoisia ajoreittejä, joista matkailutiet, ja näin ollen myös Revontultentie, muodostavat osan.

Tässä luvussa tutkimme Revontultentietä matkailutienä. Olemme kiinnostuneita niistä tekijöistä, mitkä tekevät Revontultentiestä matkakohteen ja mitkä läpikulkureitin. Lisäksi olemme kiinnostuneita siitä, miten matkailijat kokevat Revontultentien. Tutkimuksemme pääkysymys on: Onko Revontultentie matkakohde vai läpikulkureitti? Tähän olemme pyrkineet löytämään vastausta tarkentavilla alakysymyksillä, jotka koskevat matkailijoiden matkailutottumuksia ja matkailuteiltä vaadittavia ominaisuuksia.

Aineiston keräsimme strukturoidulla kyselylomakkeella. Analysoinnissa käytämme tilastollisia menetelmiä. Kyselylomake on muodostettu Kai-Veikko Vuoriston (2002; 2003) matkakohteiden ja läpikulkureittien määritelmien ja Michael Haldrupin (2003) liikkuvuutta koskevien käsitteiden pohjalta.

Tutkimuksemme pääkäsitteitä ovat matkailutie, läpikulkureitti ja matkakohde sekä asuminen, navigointi ja ajelehtiminen. Kolme viimeistä ovat Haldrupin (2003) liikkuvuutta koskevia käsitteitä, jotka olemme soveltaneet työssämme koskemaan matkailijoiden matkailutottumuksia. Ensimmäisen kolmen käsitteen pohjalta tarkastelemme Revontultentien ominaisuuksia. Aluksi käymme läpi käsitteet, aineiston ja tutkimusmenetelmät. Sen jälkeen siirrymme itse analyysiin eli tutkimuksemme empiirisiin tuloksiin.

5.2 Paikalla pysymisestä liikkeeseen

Matkailureittien perustehtävänä on yhdistää lähtö- ja kohdealueet toisiinsa. Vaikka liikenneväylät ovat vain reittejä, jotka johdattavat matkailijat kohteeseensa ja sieltä takaisin, niillä saattaa olla myös oma itsenäinen matkailufunktionsa. Tämän vuoksi on syytä erottaa toisistaan kohde- ja kiertomatkailu. Kohdematkailulla tarkoitetaan matkustamista mahdollisimman nopeasti ja suoraviivaisesti kohteeseen. Matka on ikään kuin välttämätön paha. Kohde on päätavoite, jossa on tarkoitus viipyä valtaosa loma-ajasta. Kiertomatkailussa matkailuelämykset saavutetaan nimenomaan olemalla matkalla. Varsinaista pääkohdetta ei oikeastaan ole, vaan tärkeää on kulkea kohteesta toiseen ja viipyä kussakin vain vähän aikaa. Tärkeitä ovat reitin varrella olevat nähtävyydet. Varsinaiset matkailutiet ovat kiertomatkailun kohteita: ne kulkevat maisemallisesti vetovoimaisten alueiden ja erityyppisten kohteiden ja nähtävyyksien kautta. Parhaimmillaan varsinainen matkailutie on näyteikkuna siihen matkailualueeseen, jonka halki tie johtaa. (Vuoristo 2002, 162–164.)

Matkailukohde/-keskus on suppeahko alue, jonka luontaiset tai keinotekoiset vetovoimatekijät on otettu käyttöön perustamalla sinne tarvittavat palvelut (Vuoristo 2002, 132). Matkailukohde syntyy, kun paikallinen vetovoima "jalostetaan" sellaiseen muotoon, että turismi käy mahdolliseksi. Tässä kohtaa joudumme myös pohtimaan, onko matkailukeskuksella ja matkailukohteella eroja ja minkälaisia eroja. Vuoristo (2003) tekee teoksessaan *Matkailun maailma* näihin käsitteisiin eron, joka perustuu keskuksen/kohteen kokoon. Keskukset olisivat suuria keskittymiä ja kohde voisi koostua ehkä jopa vain yhdestä yrityksestä.

Matkakohteen menestys riippuu matkailijoiden määrästä ja heidän suorittamistaan aktiviteeteista kohteessa. Turistien virta kohteeseen voidaan määrittellä monien tekijöiden kautta, mukaan lukien kohteen saavutettavuus, vierailujen suhteelliset kustannukset ja attraktiot ja palvelut, jotka se tarjoaa. Kun kohde menestyy, se käy läpi useita muutoksia. Matkailijat mahdollistavat lisääntyvän liiketoiminnan ja laajennetun ja parannetun infrastruktuurin tarve kasvaa. Matkailijat vaikuttavat myös paikalliseen kulttuuriin, talouteen, ympäristöön ja ekologiaan. (Laws 1995, 7.)

Vuoristo (2002) tekee eron kohde- ja kiertomatkailun välille. Olemme laajentaneet Vuoriston jaottelua tutkimuksessamme soveltamalla Haldrupin (2003) artikkelissa *Cottage tourist on the move: Inhabiting, Navigating or Drifting* esittelemiä liikkuvuuteen liittyviä käsitteitä. Nämä käsitteet ovat: inhabiting, navigating ja drifting. Kyseiset käsitteet olemme suomentaneet seuraavalla tavalla: asuminen, navigointi ja ajelehtiminen.

Asumisessa matkailijat haluavat tehdä ympäristöstä kodin tuntuksen ja loma- paikka pyritään muuttamaan kodiksi. Paikkoja ei arvostella vain niiden näkyvien ominaisuuksien perusteella, vaan myös niiden kyvyllä tarjota turvapaikan sekä maiseman, johon perhe voi samaistaa itsensä ja sosiaaliset roolinsa. Osalle matkaajista paikka voi olla jo entuudestaan tuttu aikaisemmilta lomilta, jolloin paikkaan liittyy kuvitelmia ja muistoja. Nämä muistot pyritään myös siirtämään esimerkiksi lapsille, jotka eivät ole vielä niitä kokeneet. Paikka pyritään muuttamaan kuvitelmia vastaavaksi ja matkustajat ovat paikan asukkaita. Tämä asuminen näkyy myös suhteissa paikallisiin. Paikallisten kanssa halutaan tulla toimeen eivätkä matkustajat ajattele olevansa turisteja, vaan ovat kuin kotonaan. Loman aktiviteetit tapahtuvat lomakohteen välittömässä läheisyydessä. (Haldrup 2003, 54–58.)

Navigoinnille ominaista on päästä jonnekin ja tärkeää on löytää tiensä sinne itse. Vaikka ajoreitti noudattaa matkailijoille yleisempiä reittejä, jotka seuraavat tunnetuimpia matkakohteita, niin matka saa merkityksensä reitin varrella olevista kohteista muistoesineiden, valokuvien ja näkymien muodossa. Usein lomamatkan retket ovat tarkkaan suunniteltu ja aikataulutettu. Navigointi on vakava yritys, jossa kohteita kerätään, tutkitaan ja dokumentoidaan. Auto ei ole vain kuljetuksen väline, vaan liikkumisen mahdollistava kulkuneuvo, joka mahdollistaa matkustajien kulkemisen tuntemattomille alueille. Navigointi tarkoittaa tutuilta alueilta lähtemistä sellaisille alueille, joita ei tunneta. (Haldrup 2003, 59–60.)

Ajelehtimisessa liikkuminen itsessään tuottaa mielihyvää. Kierteleminen voi olla esimerkiksi ohi menevien maisemien katselemista tai matkan suuntaamista jonnekin tuntemattomaan. Autolla ajaminen itsessään kuuluu myös tekijöihin, jotka tuottavat mielihyvää ajelehtimisessa. Maisemat, hajut ja tien pomput välittyvät auton kuljettajalle. Lisäksi musiikki ja auton lämmitysjärjestelmä sateisena päivänä ovat omiaan luomaan mielihyvää ajelehtimisessa. Autosta tulee keskeinen tekijä paikkojen ja maisemien kokemisessa. (Haldrup 2003, 63–65.)

Näitä Haldrupin käsitteitä olemme soveltaneet selvittääksemme vastaajien matkailutottumuksia. Asuminen tarkoittaa tutkimuksessamme sitä, että matkailijat käyttävät Revontultentietä läpikulkureittinä pääasialliseen kohteeseensa, sillä he haluavat viettää matkan yhdessä kohteessa. Autolla ajaminen on välttämätön paha kohteeseen pääsemiseksi. Navigointia sovellamme tarkoittamaan matkailijaa, jolle matkustaminen on yksi osa matkaa. Hän kuitenkin nauttii enemmän matkakohteessa olemisesta ja tekee sieltä retkiä lähialueille. Ajelehtimista sovellamme tarkoittamaan kiertomatkailua, jossa autolla ajaminen ja matkalla oleminen on matkan päätarkoitus.

Tutkimusmenetelmät

Tutkimuksemme lähestymistapa on kvantitatiivinen eli määrällinen. Kvantitatiivista tutkimusta voidaan kutsua myös tilastolliseksi tutkimukseksi. (Heikkilä 2004, 16.) Tutkimuksessa käytettävän aineiston keräsimme suunnitelmallisella kyselytutkimuksella eli survey-tutkimuksella. Survey-tutkimuksen aineisto kerätään kyselylomaketta käyttäen. (Heikkilä 2004, 19.)

Kyselymme tavoitteena on saada tietoa Revontultentiellä liikkuvista suomalaisista matkailijoista. Koska koko perusjoukon eli kaikkien Revontultentiellä liikkuvien suomalaisten matkailijoiden tutkiminen on mahdotonta, on kysely luonteeltaan otantatutkimus. Tutkimuksen perusjoukkoon eivät kuuluneet alle 10-vuotiaat, koska he olivat liian nuoria ymmärtääkseen kyselylomakkeen täysin ja näin ollen heidän vanhempansa täyttivät lomakkeen. Otanta-tutkimuksessa otoksen tulee olla pienoiskuva perusjoukosta, jotta tutkimuksen tulokset olisivat luotettavia. Otoksen edustavuus merkitsee sitä, että perusjoukosta valitussa otoksessa on samoja ominaisuuksia ja samassa suhteessa kuin koko perusjoukossa. Otoksen on vastattava perusjoukkoa tutkittavien ominaisuuksien suhteen. Otannassa olennaista on satunnaistaminen. Otokseen tulevien yksiköiden tulee määräytyä sattumanvaraisesti. (Heikkilä 2004, 33–35.)

Aineiston keruu

Tutkimusaineiston keräsimme kyselylomakkeilla Pellon Vihreällä Pysäkillä 23.–24.2.2007. Tekemämme kysely on luonteeltaan informoitu eli jaoimme lomakkeet vastaajille henkilökohtaisesti. Tällöin vastaajilla on myös mahdollisuus esittää kysymyksiä kyselylomakkeesta sekä tutkimuksen tarkoituksista. (Hirsjärvi ym. 2002, 183–184.) Vastaajat täyttivät lomakkeet pääsääntöisesti täysin itsenäisesti, mutta joidenkin vastaajien osalta täytimme lomakkeet heidän puolestaan, heidän vastatessa lomakkeen kysymyksiin sanallisesti. Vastaajat valikoituivat kyselyymme täysin sattumanvaraisesti. Kaikilla Pellon Vihreällä Pysäkillä 23.–24.2.2007 olleilla matkailijoilla oli mahdollisuus tulla valituksi otokseen.

Kysely oli tarkoitettu ainoastaan suomalaisille matkailijoille. Kyselylomake oli kolme sivua pitkä ja siinä oli 16 kysymystä, joista suurin osa on strukturoituja eli vaihtoehtoisia kysymyksiä (Heikkilä 2004, 49–50). Mukana oli kuitenkin myös muutamia avoimia kysymyksiä, monipuolisemman tiedon taakaamiseksi. Sijoitimme lomakkeen alkuun vastaajien taustatietoja tarkastelevat kysymykset, joita seurasivat varsinaiset tutkimusongelman pohjalta muotoillut kysymykset. Koska lomakkeen kysymykset olivat pääasiassa strukturoituja, kului vastaajilta kyselyn täyttämiseen aikaa noin viisi minuuttia.

Aineiston analyysimenetelmät

Keräämämme aineiston analyysissa käytämme tilastollisia menetelmiä, kuten ristiintaulukointeja, suoria jakaumia, korrelaatiota sekä faktorianalyysia. Kyselylomakkeen vastaajan matkailutottumuksia koskevassa kysymyksessä esitetyistä muuttujista muodostamme korrelaation ja faktorianalyysin pohjalta summamuuttujan. Tutkimuksessa käytetyn aineiston käsittelemiseen käytämme SPSS 12.0 for Windows -tilastollisten tietojen käsittelyohjelmaa.

Muuttujien välisiä riippuvuuksia selvittäessä tutkitaan yhteyksiä useimpien aina kahden muuttujan välillä pareittain käyttäen korrelaatiokerrointa (Heikkilä 2004, 90). Korrelaatio kuvaa siis sitä, miten kaksi eri muuttujaa vaihtelee samanaikaisesti eli minkälainen on näiden muuttujien yhteisjakauma. Faktorianalyysin tekeminen alkaa korrelaatiomatriisin luomisesta. (Tähtinen & Kaljonen 1996, 108.) Faktorianalyysin perusidea on kuvata muuttujien kokonaisvaihtelua pienemmällä muuttujien määrällä. Uudet muuttujat, faktorit, ovat alkuperäisten muuttujien lineaarikombinaatioita. (Heikkilä 2004, 248.) Alkuperäiset muuttujat, jotka korreloivat eniten keskenään, muodostavat faktorin.

Aineiston kuvailu

Lopullisten hyväksytyjen vastausten määrä on 92 kappaletta. Hylättyjä vastauksia on neljä. Nämä vastaajat olivat paikkakuntalaisia, joten he eivät täytäneet esimerkiksi Vuoriston (2002) matkailijan määritelmän kriteereitä, jonka mukaan matkailija on henkilö, joka liikkuu tavanomaisen, päivittäisen asuin- ja työympäristönsä ulkopuolella. Kyselyyn on pyritty saamaan kaiken ikäisiä ja molempien sukupuolen edustajia kattavasti. Naisia on 48 ja miehiä 41 sekä puuttuvia tietoja kolme (taulukko 5). Suurempi naisvastaajien määrä selittyy sillä, että vastaajaksi valikoitui useammin seurueen naispuolinen kuin miespuolinen jäsen. Nuorin vastaajista on 11-vuotias ja vanhin 75-vuotias. Suurin osa vastaajista on yli 40-vuotiaita. Kaksi vastaajaksi hyväksyttyä ovat ulkomailla asuvia suomalaisia. Etelä- ja Länsi-Suomen lääneistä matkailijoita oli kyselyn toteuttamisen aikaan paljon, koska näissä lääneissä oli meneillään hiihtoloma. Pääasiassa matkailijat olivat liikkeellä perheensä kanssa.

Taulukko 5. Vastaajien taustamuuttujat.

	lkm.	%
Sukupuoli		
nainen	48	53,9
mies	41	46,1
Ikäjakauma		
alle 18	6	6,5
18–29	8	8,7
30–39	10	10,9
40–49	31	33,7
50–59	21	22,8
yli 60	16	17,4
Asuinlääni		
Etelä-Suomen	34	37,4
Länsi-Suomen	43	47,3
Itä-Suomen	1	1,1
Oulun	3	3,3
Lapin	8	8,8
Ahvenanmaan	0	0
Ulkomaat	2	2,2
Matkaseura		
yksin	2	2,2
ystävien kanssa	15	16,3
perheen kanssa	60	65,2
ystävien ja perheen kanssa	15	16,3

5.3 Revontultentien merkitys vastaajille osana matkaa

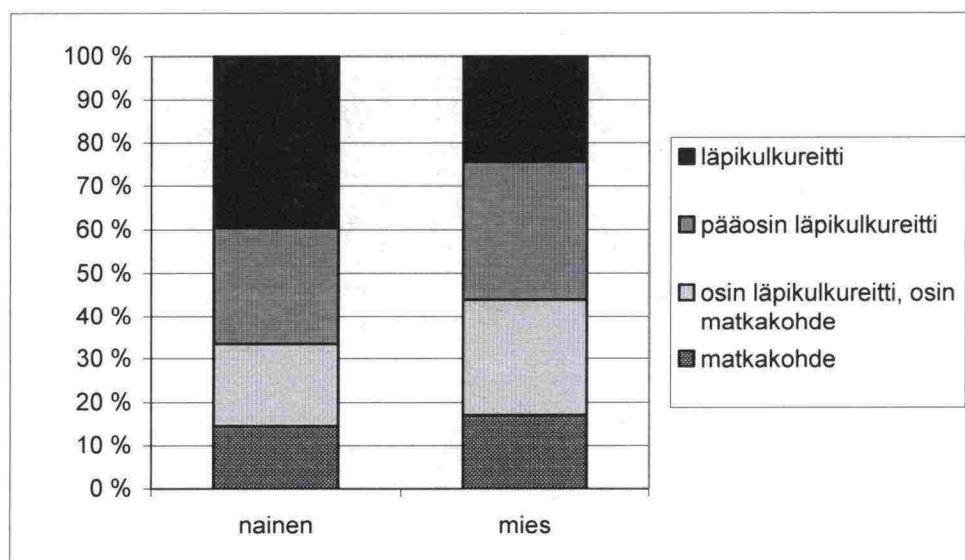
Seuraavaksi tarkastelemme, onko Revontultentie ollut vastaajille matkakohde vai läpikulkureitti. Tätä tarkastelemme vertaamalla vastaajien taustamuuttujia Revontultentien merkitystä mittaaviin kysymyksiin.

Vain pienelle osalla vastaajista Revontultentie on ollut matkakohde (taulukko 6). Suurimmalle osalla Revontultentie on ainakin jossakin määrin, ellei täysin läpikulkureitti. Vastaajista puolet oli valinnut vastaukseksi pääosin läpikulkureitti tai läpikulkureitti.

Taulukko 6. Vastaajien jakautuminen Revontultentien merkityksen mukaan.

	Lkm	%
matkakohde	14	15
osin läpikulkureitti, osin matkakohde	21	23
pääosin läpikulkureitti	26	28
läpikulkureitti	31	34
yhteensä	92	100

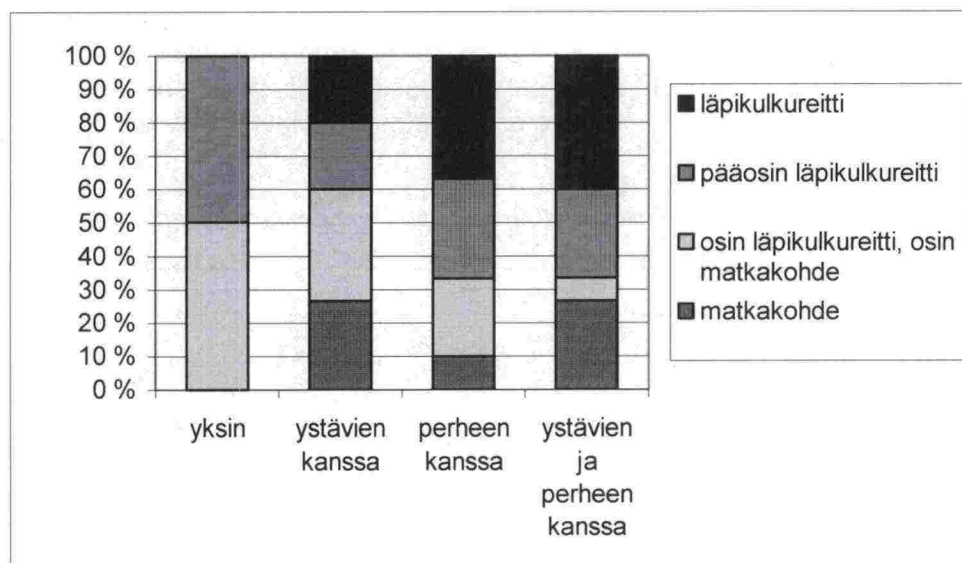
Naisille Revontultentie on ollut suurimmaksi osaksi läpikulkureitti (kuva 19). Naisista selkeästi yli 50 prosenttia on vastannut olevansa läpikulkumatkalla. Myös miehistä yli puolet oli läpikulkumatkalla. Revontultentietä matkakohdeena pitävistä vastaajista on enemmistö miehiä. Miesten vastaukset jakautuivat enemmän kahdelle vastausten välimuodolle kuin ääripäille. Eli he eivät olleet täysin läpikulkumatkalla eikä Revontultentie merkinnyt heille täysin matkakohdeksi. Tämä voisi kertoa siitä, että miehet nauttivat myös matkalla olost, kunhan se ei ole matkan päätarkoitus. Näyttää myös siltä, että naiset haluavat päästä kohteeseen mahdollisimman suoraan, eivätkä pidä niinkään itse matkalla olost.



Kuva 19. Revontultentien merkityksen jakautuminen sukupuolen mukaan.

Vastaajista suurin osa, eli noin 65 prosenttia, oli matkalla perheensä kanssa (kuva 20). Perheen kanssa matkustavat ovat pääasiassa Revontultentiellä läpikulkumatkalla. Vastaajat, joiden seurueessa on ystäviä, pitävät Revontultentietä matkakohdeena ainakin jossakin määrin. Yksin matkustajia on vähän ja heille Revontultentie ei ole täysin matkakohde eikä läpikulkureitti. Voisi ajatella, että yksin matkustaville Revontultentie olisi täysin läpikulkureitti, koska matkaseuran puuttuminen voi tehdä ajamisen, kiertelyn ja nähtävyyksien katselun yksitoikkoiseksi.

Ystävien kanssa matkustavat ovat pitäneet Revontultentietä joko täysin tai osin matkakohdeena ja vain harva läpikulkureittinä. Usein kaveriporukan ollessa yhdessä matkalla autolla matkustaminen muodostaa tärkeän osan matkasta. Reitiltä voidaan poiketa hetken mielenkiintoisesta eikä etukäteen ole suunniteltu mitä kautta ajetaan.



Kuva 20. Revontultentien merkityksen jakautuminen matkaseuran mukaan.

Vastaajien ylittäessä 40 vuoden iän Revontultentien merkitys läpikulkureittinä korostuu (taulukko 7). Tämä voi johtua siitä, että iän karttuessa autolla matkustamista ei enää koeta mukavaksi ja viihtyisäksi. Etenkin ajaminen voidaan kokea väsyttäväksi ja uuvuttavaksi. Nuoremmille Revontultentie on enemmissä määrin matkakohde. Tämä voisi selittyä myös sillä, että nuoret olivat kaveriporukalla matkalla ja heille Revontultentie oli enemmän matkakohde. 18–29-vuotiaiden joukossa on havaittavissa vastausten tasaista jakautumista molempiin ääripäihin. Heidän joukossaan on sekä perheen kanssa matkustavia, jotka ovat menossa suoraan johonkin matkakohteeseen sekä ystävien kanssa matkaavia, joille Revontultentie on itsessään matkakohde.

Taulukko 7. Revontultentien merkityksen jakautuminen iän mukaan.

	alle 18		18–29		30–39		40–49		50–59		yli 60		yhteensä	
	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%
matkakohde	0	0	3	38	3	30	3	10	3	14	2	13	14	15
osin läpikulkureitti, osin matkakohde	2	33	1	13	3	30	7	23	5	24	3	19	21	23
pääosin läpikulkureitti	3	50	1	13	3	30	10	32	5	24	4	25	26	28
läpikulkureitti	1	17	3	38	1	10	11	35	8	38	7	44	31	34
yhteensä	6	100	8	100	10	100	31	100	21	100	16	100	92	100

Tuloksissa on nähtävissä Etelä-Suomen hiihtolomien vaikutus, joka ajoittui samaan aikaan kyselyn toteuttamisen ajankohdan kanssa. Hiihtoloma selittää perheen kanssa matkustavien suuren määrän. Useille vastaajille Revontultentie oli osa reittiä johonkin hiihtokeskukseen, mikä selittää Revontultentien merkityksen läpikulkureittinä.

Tien kunto, vähäinen liikenne, nähtävyydet, maisemat tai kohteet eivät olleet vastaajille tärkeitä tekijöitä ajoreitin valinnassa, vaan se että reitti on nopein ja suorin. Yli puolet (57,3 %) vastaajista on valinnut tärkeimmäksi syyksi

suorimman vaihtoehdon. (Taulukko 8.) Vastaajista 27 % on valinnut tärkeimmäksi syyksi matkareitin valinnassa reitin nopeuden. Näiden kahden tärkeimmän kriteerin Revontultentien valinnassa matkareitiksi suuri merkitys voi johtua siitä, että Revontultentietä on käytetty läpikulkureittinä tällä kertaa.

Taulukko 8. Tärkein syy vastaajille valita Revontultentie matkareitiksi.

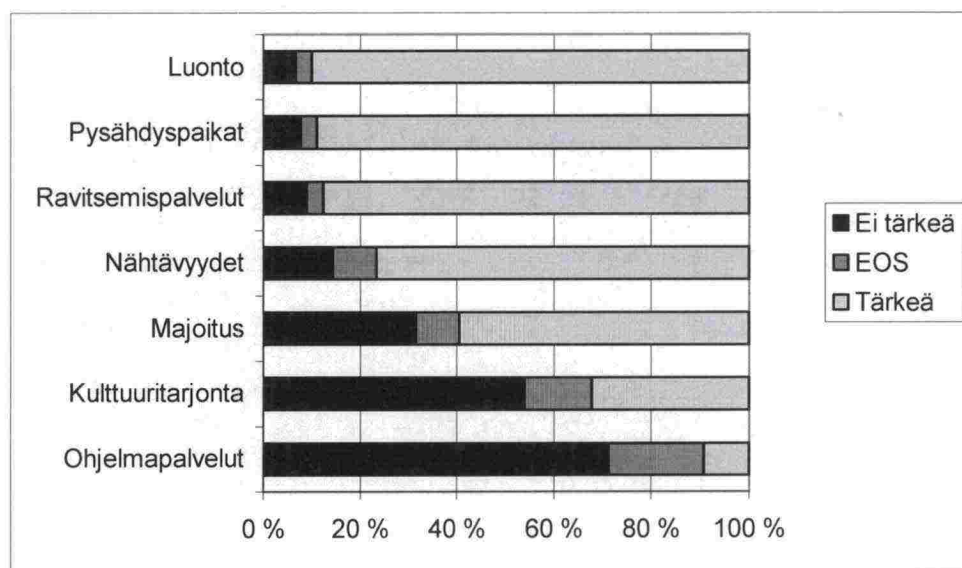
	Kyllä		Ei	
	Lkm	%	Lkm	%
Reitin nopeus	24	27	65	73
Suorin vaihtoehto	51	57,3	38	42,7
Tien kunto	3	3,4	85	96,6
Nähtävyydet	6	6,7	83	93,3
Vähäinen liikenne	6	6,7	83	93,3
Maisemat	17	19,1	72	80,9
Kohteet	7	7,9	82	92,1

5.4 Revontultentie matkailutienä

Seuraavaksi käsittelemme tärkeitä ominaisuuksia matkailutiellä sekä sitä, kuinka nämä ominaisuudet ovat vastanneet vastaajien odotuksia Revontultentiellä. Tätä käsittelemme vertaamalla vastaajien tärkeänä pitämiä matkailutien ominaisuuksia Revontultentiellä täyttyneisiin odotuksiin.

Pysähdyspaikat, luonto, nähtävyydet ja ravitsemispalvelut ovat olleet vastaajille tärkeitä matkailutien ominaisuuksia. Sen sijaan kulttuuritarjontaa ja ohjelmapalveluita ei ole pidetty niin tärkeinä tekijöinä (kuva 21). Tärkeimmiksi ominaisuuksiksi nousivat pysähdyspaikat ja ravitsemispalvelut. Olisi ollut mielenkiintoista tietää, minkälaisia pysähdyspaikkoja vastaajat pitivät tärkeinä. Ravitsemispalvelujen suuri tärkeys näyttäisi antavan viitteitä siitä, että pysähdyspaikoilla kuten huoltoasemilla tulisi olla myös ravitsemispalveluita. Vastaajille eivät ehkä olisi riittäneet pysähdyspaikaksi tienvarrella olevat levikkeet, joilla ei ole mitään palveluja.

Kulttuuritarjonnan ja ohjelmapalvelujen vähäinen tärkeys voisi selittyä sillä, että vastaajat ovat matkalla suoraan matkakohteeseensa, joten he pysähtyvät matkalla vain levähtämään ja syömään, eivät tuhlaamaan aikaa muihin palveluihin. Heille tärkeintä on päästä mahdollisimman nopeasti perille. Tässä on kuitenkin huomattava se, että nähtävyydet on koettu tärkeiksi, vaikka voisi kuvitella, että nähtävyyksien katseleminen veisi aikaa yhtä paljon kuin esimerkiksi kulttuuritarjonta. Koska vastaajat ovat kokeneet luonnon tärkeäksi, voisi ajatella, että he ovat pitäneet maisemia nähtävyytenä. Maisemia he voivat seurata liikkeellä ollessaan.

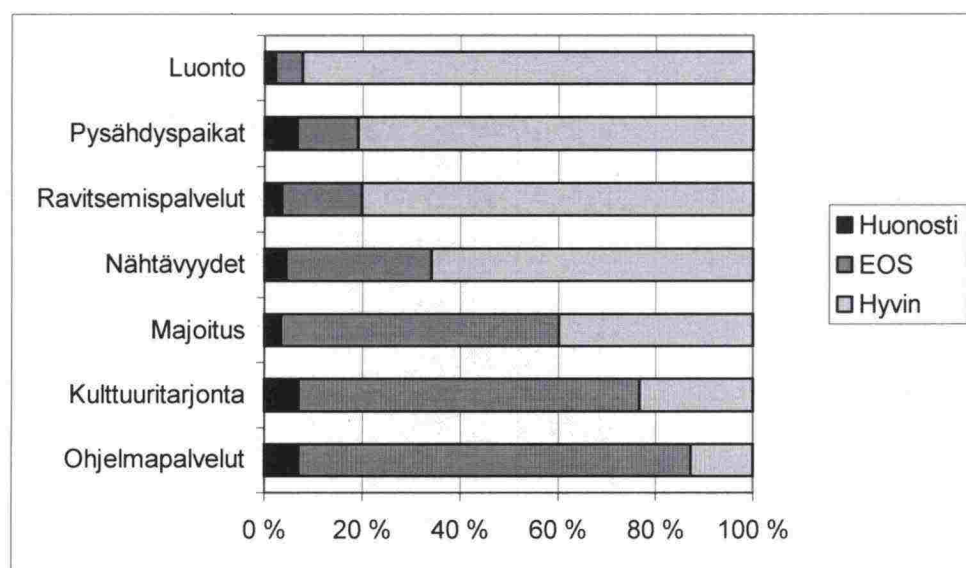


Kuva 21. Vastaajille tärkeät ominaisuudet matkailutiellä.

Pysähdyspaikat ja luonto ovat täyttäneet hyvin vastaajien odotukset Revontultentiellä. Vain pienelle osalle vastaajista Revontultentie ei ole vastannut odotuksia (kuva 22). Pysähdyspaikkojen ja ravitsemispalvelujen merkitys vastaajille on matkailuteillä tärkeä. Nämä tekijät ovat vastanneet Revontultentiellä odotuksia hyvin. Nämä ovat mielestämme kuitenkin asioita, joita kaikki autolla pidemmän matkan liikkuvat arvostavat. Myös nähtävyydet ovat vastaajille tärkeitä tekijöitä matkailutiellä. Revontultentien varrella olevat nähtävyydet eivät ole tuottaneet vastaajille pettymyksiä. Vastaajat pitävät luontoa tärkeänä ominaisuutena matkailutielle, ja luonto on vastannut heidän odotuksiaan.

Vastaajat eivät pitäneet kulttuuritarjontaa ja ohjelmapalveluita tärkeinä ominaisuuksina matkailutielle. Suurin osa vastaajista ei osannut kertoa, ovatko nämä tekijät vastanneet heidän odotuksiaan. Mielestämme tämä tarkoittaa myös sitä, että vastaajat ovat olleet läpikulkumatalla, suoraan jonnekin kohteeseen, joten he eivät ole kaivanneet näitä ominaisuuksia. Lisäksi ajatellaamme, että vastaajat eivät pidä Revontultentietä varsinaisena matkailutienä, sillä suurin osa matkailuteistä pohjautuu alueelliseen kulttuuriin ja historiaan. Vastaajien kantaaottamattomuuteen syynä voi olla myös se, että he eivät ole käyttäneet kyseisiä palveluja.

Majoitus on suurimmalle osalle vastaajista ollut tärkeä ominaisuus. Majoituksen osalta vastaajat eivät ole osanneet arvioida odotuksien täyttymistä. Tähän voi olla kaksi syytä. Ensinnäkin se, että vastaajat ovat majoittuneet omiin mökkeihinsä, jotka ovat jo ennestään tuttuja. Vastaajat eivät koe omia omistusmökkejään varsinaisena majoituksena. Toiseksi osa vastaajista oli vasta menomatalla kohteeseen, joten heillä ei vielä ollut tietoa majoituksista.



Kuva 22. Vastaajien odotuksien täyttyminen Revontultentiestä.

Olemme halunneet selvittää toteutuvatko Revontultentiellä ne tekijät, joita vastaajat pitävät tärkeinä matkailutiellä. Vastaajat ovat pitäneet pysähdyspaikkoja, luontoa, nähtävyyksiä ja ravitsemispalveluita tärkeinä tekijöinä matkailutiellä. Nämä tekijät ovat täyttäneet vastaajien odotukset Revontultentiellä. Luontoa pidetään keskeisimpänä vetovoimatekijänä Revontultentiellä (ks. luku 4 Miksi lähteä Revontultentielle? Tien tunnettuus ja vetovoimatekijät), joten Revontultentien kannalta on positiivista huomata, että luonto on ollut tärkeä tekijä ja että se on täyttänyt vastaajien odotukset myös tien päällä.

On kuitenkin otettava huomioon, että matkailutiellä on omat yleiset määritelmät ominaisuuksien suhteen, joita vastaajat eivät välttämättä ole tienneet. Olemmekin halunneet selvittää tässä, mitä vastaajat pitävät tärkeinä ominaisuuksina matkareitillä.

5.5 Revontultentiellä matkustavien matkailutottumuksia

Seuraavaksi käsittelemme matkailijoiden matkailutottumuksia soveltamalla Haldrupin liikkuvuuteen liittyviä käsitteitä asuminen, navigointi ja ajelehtiminen.

Olemme muodostaneet käsitteistä väittämiä kyselylomakkeeseen, joihin olemme pyytäneet vastaajia ottamaan kantaa. Väittämät *haluan viettää lomani lomakohteessa* ja *haluan tuntea oloni kodikkaaksi lomakohteessa* vastaavat käsitettä asuminen. Kun taas väittämät *suunnittelen matkareitini etukäteen* ja *haluan löytää itse perille matkakohteeseen* vastaavat käsitettä navigointi. Väittämät *nautin matkalla eniten matkalla olost* ja *minulla ei ole matkalla tärkeintä minne menen, vaan miten ja miksi* vastaavat käsitettä ajelehtiminen.

Väittämille olemme tehneet faktorianalyysin. Faktorianalyysin perusajatuksena on suuren muuttujajoukon tiivistäminen muutamaksi faktoriksi (Heikkilä 2004, 306). Teimme väittämistä korrelaatiomatriisin (ks liite 4). Korrelaatiomatriisista voi verrata kunkin Haldrupin käsitteisiin pohjautuvan väittämäparin keskinäistä korrelointia. Matriisista voidaan nähdä, että väittämäparit korreloivat keskenään.

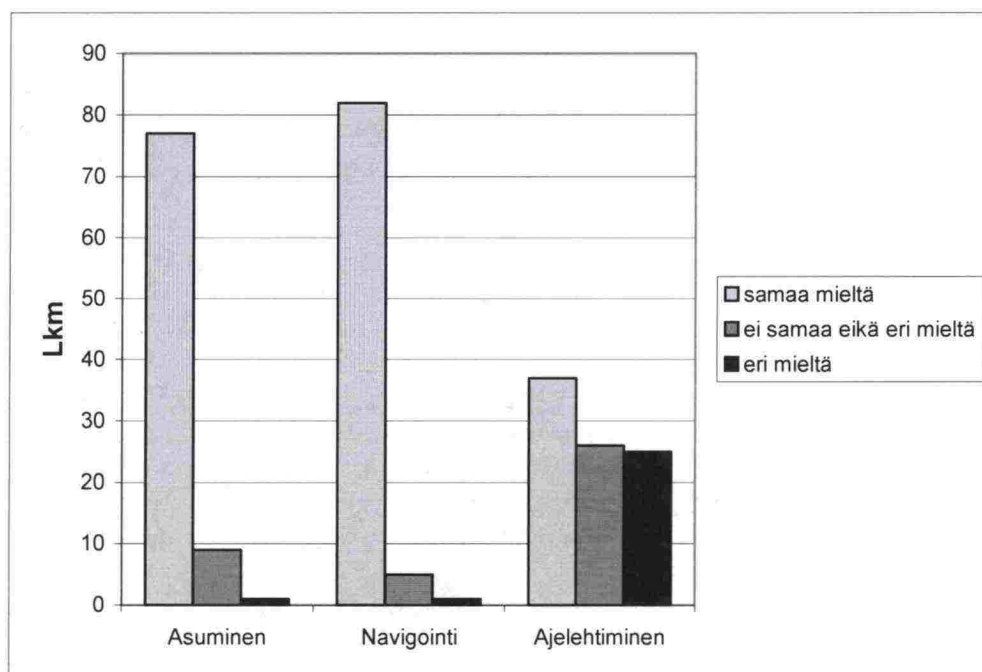
Väittämistä muodostui kolme faktoria, jotka vastaavat Haldrupin käsitteitä (taulukko 9). Faktoreille suoritettiin rotaatio, jonka tuloksena kunkin faktorin faktorilataukset tulevat joko mahdollisimman suuriksi tai pieniksi. Rotaation avulla pyritään muodostamaan mahdollisimman selkeä faktorirakenne, jonka tulkittavuus olisi optimissaan. (Tähtinen & Kaljonen 1996, 129–130.) Rotaatioon käytimme Varimax-ratkaisua. Varimax-ratkaisussa faktorit muodostuvat siten, että ne ovat toisistaan riippumattomia (Tähtinen & Kaljonen 1996, 129–130). Saatujen faktoreiden yhteenlaskettu selitysaste on 73 prosenttia. Eli faktorianalyysi selittää 73 prosenttia vastaajien matkailutottumuksista.

Taulukko 9. Faktorianalyysi vastaajien matkailutottumuksista (rotatoitu Varimax-ratkaisu).

	<i>Asuminen</i>	<i>Navigointi</i>	<i>Ajelehtiminen</i>	<i>Kommunali-teetti</i>
Haluan viettää lomani lomakohteessa	0,920			0,850
Haluan tuntea oloni kodikkaaksi lomakohteessa	0,611			0,601
Suunnittelen matkareitin etukäteen		0,855		0,643
Haluan löytää itse perille matkakohteeseen		0,835		0,791
Nautin matkalla eniten matkalla olost			0,881	0,747
Minulle ei ole matkalla tärkeintä minne mennä, vaan miten ja miksi			0,719	0,717

Muuttujien faktorilataukset ilmaisevat kunkin muuttujan suhdetta (korrelaatioita) kyseiseen faktoriin (Tähtinen & Kaljonen 1996, 131). Väittämistä muodostui kolme selkeää faktoria. Faktorianalyysin kommunaliteettiarvo kertoo kuinka hyvin alkuperäiset muuttujat selittävät faktorianalyysiä. Faktorianalyysin kannalta merkittävien muuttujien kommunaliteettiarvo on mahdollisimman korkea.

Muodostimme faktoreista kolme summamuuttujaa, jotka nimesimme Haldrupin käsitteiden mukaisesti. Summamuuttujat muodostimme summaamalla aina kutakin käsitettä vastaavat väittämät yhteen ja jakamalla ne sitten, jotta uusien muuttujien arvot pysyisivät vanhojen muuttujien skaalan sisällä (kuva 23). Summamuuttujien avulla on mahdollista tarkastella vastaajien matkailutottumuksia suhteessa taustamuuttujiin.

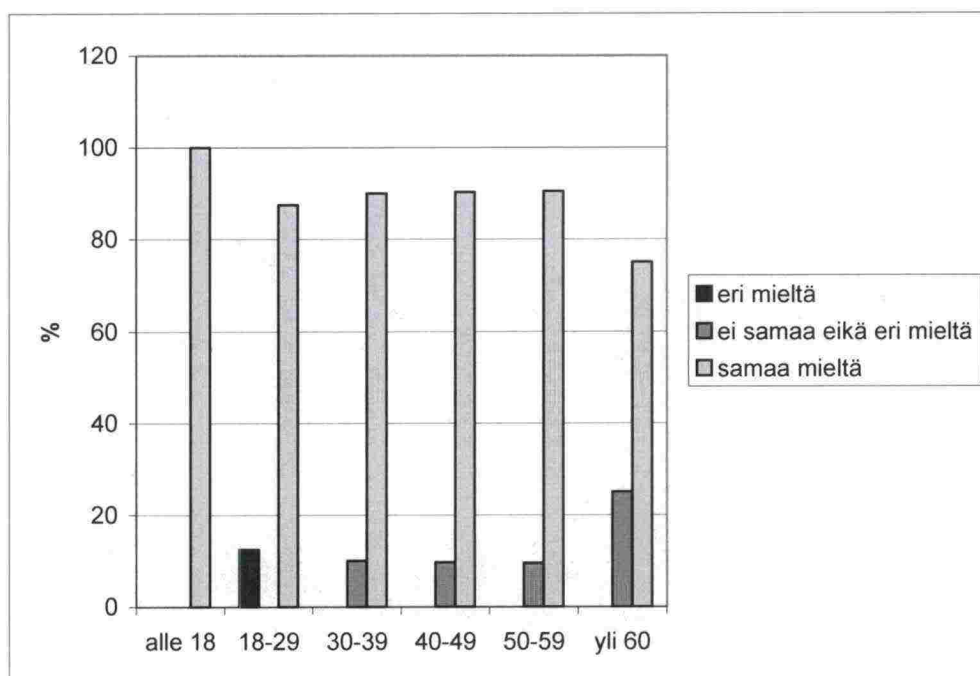


Kuva 23. Vastaajien suhtautuminen matkailutottumuksia kuvaaviin väittämiin.

Suurin osa vastaajien mielipiteistä jakaantui asumisen ja navigoinnin kannalle. Näissä tapauksissa vastausten hajonta oli pientä ja suurin osa vastaajista oli väittämien kanssa samaa mieltä. Asuminen vastaa tutkimuksessamme lähinnä kohdematkailua. Asumisen kannalle päätyneet vastaajat haluavat viettää lomansa yhdessä kohteessa ja autolla ajaminen on vain keino päästä perille. Navigointi on kohde- ja kiertomatkailun välimuoto. Matkailutottumukseen navigointia puoltaneet vastaajat haluavat ottaa lomallaan yhden paikan tukikohdakseen, josta käsin vierailla myös muissa kohteissa, mutta palata aina lopulta siihen varsinaiseen majapaikkaan. Heille siis myös autolla ajaminen on osa matkaa.

Ajelehtimisen osalta vastaajien mielipiteet jakaantuivat huomattavasti enemmän, eli hajonta oli paljon suurempaa kuin asumisen ja navigoinnin osalta. Samaa mieltä olevien vastaajien osuus oli selkeästi pienempi suhteessa asumiseen ja navigointiin. Kantaaottamattomien ja eri mieltä olevien vastaajien määrät olivat lähes yhtä suuret. Ajelehtiminen tarkoittaa tutkimuksessamme lähinnä kiertomatkailua. Ajelehtimisen kannalle päätyneillä vastaajilla matkustaminen on matkalla olemisen tärkein syy.

Asuminen



Kuva 24. Asumista koskevien mielipiteiden jakautuminen ikäryhmien mukaan.

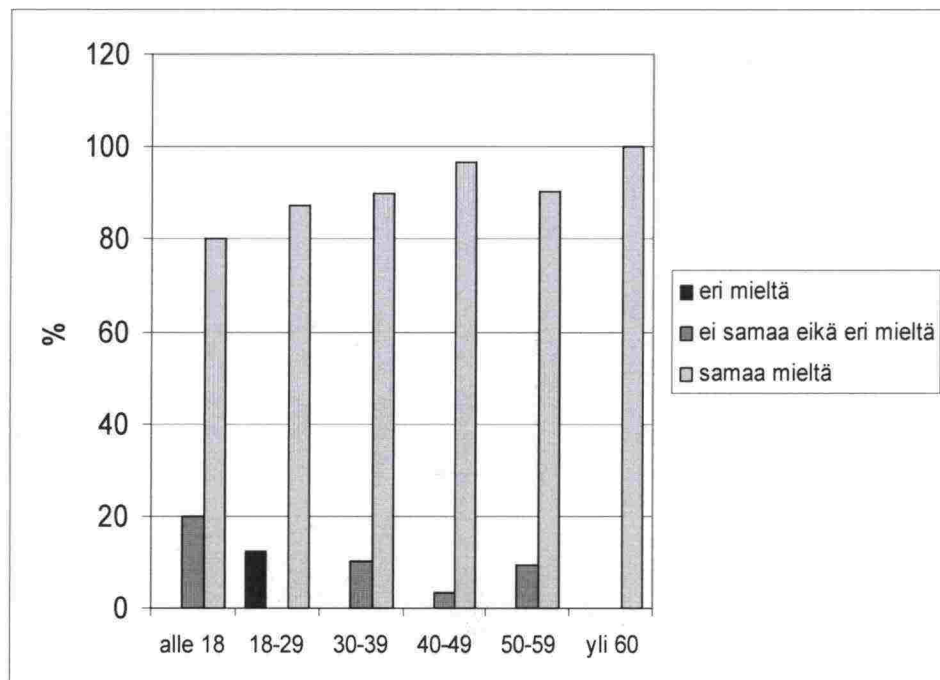
Kaikissa ikäryhmissä vastaajat olivat suurimmaksi osaksi samaa mieltä asumista koskevien väittämien kanssa (kuva 24). Selkeästi havaittavissa on, että vain 18–29-vuotiaiden joukossa oli vastaajia, jotka olivat eri mieltä väittämien kanssa. Mielenkiintoista on myös se, että ikää tullessa yli 30 vuotta kantaaottamattomien vastaajien määrä lisääntyi. Alle 18-vuotiaat puolsivat eniten väittämiä.

Sekä miehet että naiset olivat asumista koskevien väittämien kanssa samaa mieltä (liite 5, taulukko 1). Miehistä suurempi osa kuin naisista ei osannut ottaa kantaa väittämiin. Kummankaan sukupuolen edustajat eivät olleet eri mieltä. 18–29-vuotiaiden joukossa ilmennyt erimielisyys ei näkynyt sukupuolijakaumassa, koska eri mieltä oleva henkilö, ei ollut vastannut sukupuolta koskevaan kysymykseen. Tämä on tarkistettu alkuperäisistä kyselylomakeista.

Nuorten erimielisyys voi johtua siitä, että he haluavat myös kiertellä ja poiketa eri kohteissa matkansa aikana. Heille myös matkustaminen itsessään on merkittävä osa matkaa. Kuitenkin suurin osa kaikista vastaajista sanoo haluavansa viettää lomansa yhdessä kohteessa. He haluavat kotiutua kohteeseen, siksi lomakohteen jatkuva vaihtaminen ei ole mielekästä.

Alle 18-vuotiaat ovat asumista koskevien väittämien kanssa täysin samaa mieltä, mikä johtuu todennäköisesti siitä, että heistä suurin osa on teini-iässä ja vanhempien kanssa matkustaminen ei välttämättä enää ole heistä yhtä hauskaa, vaan he tahtoisivat ennemmin jäädä kotiin. Voi myös olla, että pitkät automatkat perheen kanssa tuntuvat teini-ikäisistä pitkävetteisiltä.

Navigointi



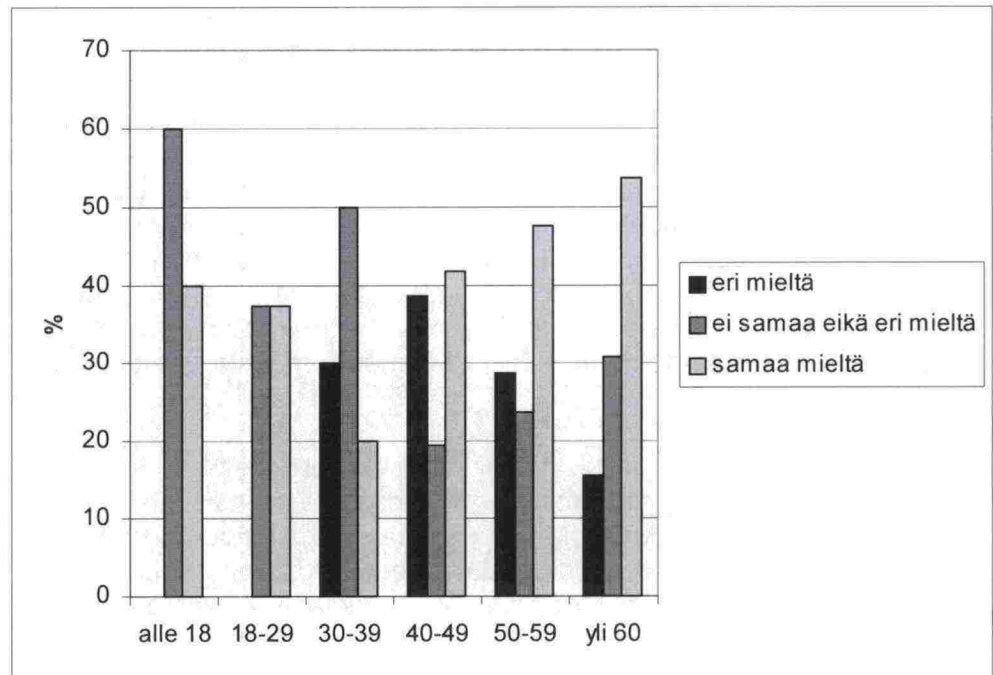
Kuva 25. Navigointia koskevien väittämien jakautuminen ikäryhmittäin.

Kaikista ikäryhmistä suurin osa vastaajista oli samaa mieltä navigointia koskevien väittämien kanssa (kuva 25). Kaikki yli 60-vuotiaat puolsivat väittämiä. Suurin osa kantaaottamattomista oli alle 18-vuotiaita. Täysin eri mieltä väittämien kanssa olevat vastaajat olivat 18–29-vuotiaita, vaikka heistäkin suurin osa oli väittämien kanssa samaa mieltä.

Suurin osa sekä miehistä että naisista oli samaa mieltä väittämien kanssa (liite 5, taulukko 2). Selvää erimielisyyttä kummankaan sukupuolen välillä ei ollut havaittavissa. 18–29-vuotiden joukossa on nähtävissä erimielisiä vastaajia, koska nämä vastaajat eivät ole ilmoittaneet sukupuoltaan kyselylomakkeeseen, heitä ei ole näkyvissä sukupuolten välisessä vertailussa.

Vastaajat, jotka olivat samaa mieltä väittämien kanssa, viihtyvät mielellään yhdessä kohteessa, mutta kuitenkin niin, että heillä on jonkin verran liikkumavaraa. He haluavat viettää lomansa yhdessä paikassa, mutta myös matkustaminen on heille osa matkaa. He haluavat palata iltaisin tuttuun mökkiin, mutta päivisin heillä pitää olla mahdollisuus käydä retkillä kauempanakin. Näyttää siltä, että erityisesti yli 60-vuotiaden matkailutottumukset noudattavat navigointia kaikista ikäryhmistä eniten.

Ajelehtiminen



Kuva 26. Ajelehtimistä kuvaavien väittämien jakautuminen ikäryhmittäin.

Ajelehtimistä koskeissa väitteissä on enemmän hajontaa mielipiteiden välillä (kuva 26). Kaikissa ikäryhmissä on vastaajia, jotka eivät ole osanneet ottaa kantaa väittämiin. Alle 30-vuotiaissa vastaajissa ei esiinny erimielisyyttä lainkaan. Kaikissa ikäryhmissä oli samaa mieltä olevia vastaajia. Samaa mieltä olevien vastaajien määrä lisääntyi yli 40-vuotiaissa. 30–39-vuotiaat vastaajat ovat vähiten samaa mieltä navigointia koskevien väittämien kanssa. On myös selkeästi havaittavissa, että kaikissa ikäryhmissä kantaaottamattomien määrä on suhteellisen korkea. Sekä miesten että naisten vastauksissa on havaittavissa selkeää hajontaa (liite 5, taulukko 3). Miesten mielipiteet jakaantuvat enemmän ääripäihin kuin naisten.

Mielenkiintoista on havaita, että ajelehtimistä koskeissa väitteissä yli 40-vuotiaat olivat eniten samaa mieltä, eli he pitivät automatkailusta. Kuitenkin Revontultentien merkitystä mittaavissa kysymyksissä tämä ikäryhmä piti eniten Revontultentietä läpikulkureittinä. Eli myös vanhemmat vastaajat pitivät automatkailusta yleensä, vaikka kyselyyn vastaamishetkellä he käyttivätkin Revontultentietä läpikulkureittinä johonkin kohteeseen. Vaikka nämä vastaajat tällä matkallaan eivät olleet kiinnostuneita automatkailusta, niin jollakin toisella matkalla he sitä voisivat sitä olla.

5.6 Yhteenveto

Revontultentiellä on kaikki valmiudet onnistua matkailutienä. Tien varrelta löytyvät kauniit maisemat, alueella on rikas historia ja palvelut ovat monipuolisia. Lisäksi Revontultentiellä on Tiehallinnon ja kolmen eri valtion tuki kehitystoiminnassaan. Tästä huolimatta suurin osa vastaajistamme käytti Revontultientietä läpikulkureittinään muihin kohteisiin. Tähän voi vaikuttaa talvimakausi, jonka suurin osa matkaaajista viettää hiihtokeskuksissa. Lisäksi uskomme vuodenajan vaikuttaneen tuloksiimme, sillä kiertomatkatilu on huomattavasti suositumpaa kesällä kuin talvella. Kesäisin auki olevat leirintäalueet ovat suljettuja talviaikaan, joten automatkailijat ja karavaanarit pysyttelevät poissa matkoilta. Tulos voisi olla kesäaikaan täysin päinvastainen, kun kiertomatkaaajat suuntaavat kohti Pohjois-Suomen tuntureita ja Norjan vuonoja.

Revontultentiellä on myös kaikki valmiudet olla pelkästään läpikulkureitti. Pienet paikkakunnat, suljetut kahvilat ja käyntikohteet yhdistettynä vähäiseen tiedotukseen eivät houkuttele matkailijoita matkustamaan Revontultentiellä. Revontultentiestä ei ole tehty riittävän mielenkiintoista kohdetta matkailijoille. Matkailijat voivat kyllä käyttää tietä tullessaan vaeltamaan Lappiin tai mennessään hiihtokeskuksiin, mutta itse tie matkailutienä ei riitä saamaan matkailijoita Lappiin.

Revontultentiellä olisi siis mahdollisuus olla täysin läpikulkureitti tai täysin matkakohde, mutta se ei ole selkeästi kumpaakaan. Revontultentie voisi olla Haldrupin käsitteiden mukaan *Navigointitie*. Revontultentiellä on tarpeeksi houkuttelevia ja kauniita luonnon alueita, joita ihmiset tulevat Lappiin katsomaan. Revontultentie voi johdattaa nämä matkaaajat mielenkiintoisille retkille lähialueille. Luonto on Revontultentien tärkeimpiä ominaisuuksia, joten voisiko olla että Revontultientietä markkinoitaisiinkin enemmän luontomatkatilukohteena kuin matkailutienä? Tie olisi näiden luontokohteiden välinen linkki, joka mahdollistaisi päiväretkien tekemisen.

Soile Veijola (ei vl.) on esitellyt Revontultentielelle viisi erilaista reittiä, jotka ovat jaoteltavissa nopeisiin reitteihin ja hitaaseen turismiin. Nopeita reittejä on *IKEA Route* ja *Ski Route*. Hidasta turismia edustavat puolestaan *kulttuuriset hidasteet* ja *luontoliikunnalliset hidasteet*. Viides reitti on *Kihlausmatka*, jossa matkataan joen kumpaakin puolta kolmessa maassa; reitistä syntyy soikea kihlarengas. Näistä reiteistä Luontoliikunnalliset hidasteet sopisivat hyvin navigoinnin rinnalle ja työstettäväksi eteenpäin juuri luonnon tärkeyden vuoksi Revontultentiellä.

6 REVONTULTENTIE MATKAILIJOIDEN KOKEMANA

6.1 Johdanto

Meidän korttelimme Pajalassa asfaltoitiin kuusikymmentäluvun alussa. - Ruotsi kukoisti, talous kasvoi ja menestysaalto oli nappanut mennessään jopa Torniojokilaakson. Kehitys oli ollut niin ällistyttävän nopeaa, että ihmiset tunsivat itsensä edelleen köyhiksi, vaikka olivat jo rikastuneet. - Heillä oli jopa auto. Ja nyt päästäisi hiekkatiestäkin, se peittyisi juhlallisesti öljynmustan asvaltin alle. Köyhyys verhottaisiin mustaan nahkatakkiin. Tielle levitettiin tulevaisuutta, pehmeää kuin vauvan poski. Sen päällä lapset saisivat pyöräillä uusilla polkupyörillään kohti hyvinvointia ja insinöörikoulutusta. (Niemi 2000, 12–13.)

Helmikuisena viikonloppuna Revontultentie on täynnä kulkijoita. Erityisesti lauantaina pitkät autojonot seuraavat toistaan katsoipa etelään tai pohjoiseen. On etelä- ja keskisuomalaisten hiihtolomaviikkojen vaihde, joten voisi kuvitella matkan tarkoituksen olevan talvinen loma jossain päin Lappia. Arviotamme tukevat autojen katolla olevat suksiboksit ja autoissa perhekunnittain matkaavat ihmiset. Näin paljon voi päätellä pelkästään tarkkailemalla, mutta mitä kulkijat mahtavat ajatella matkastaan Revontultentiellä?

Tutkimusryhmäämme kiinnostava tutkimuskysymys, johon haemme tässä luvussa vastausta, on millaisia mielikuvia, odotuksia ja kokemuksia suomalaisilla automatkailijoilla on Revontultentiestä tienä itsessään ja toisaalta matkailureittinä? Näitä kysymyksiä selvitimme haastatteleamalla suomalaisia automatkailijoita tutkimusmatkallamme Revontultentiellä 23.–24.2.2007.

Aluksi avaamme tutkimuksemme keskeisiä käsitteitä; mielikuvia, odotuksia ja kokemuksia teoriakirjallisuuteen perustuen. Tämän jälkeen kerromme tutkimuksemme lähestymistavasta, tutkimusmenetelmistä, aineiston keruusta sekä itse aineistosta ja sen analysoinnista sisällönanalyysin pohjalta. Lopuksi esittelemme analyysin tulokset.

6.2 Mielikuva, odotus ja kokemus

Mielikuvilla on vaikutusta odotuksiin, ja näillä molemmilla yhdessä kokemukseen. Kokemukset ovat konkreettisempia kuin mielikuvat ja odotukset, koska ne edustavat jo tapahtunutta, jota ei voi muuttaa. Toisaalta mielikuvat ja odotukset voivat muuttua, jos kokemukset ovat poikenneet niistä suuresti. Seuraavassa avaamme näitä käsitteitä

Mielikuva määritellään ihmisen kokemusten, tietojen, asenteiden, tuntemusten ja uskomusten summaksi jotakin tiettyä asiaa kohtaan. Tärkeintä on henkilön oma käsitys asiasta, koska se muodostaa hänen oman totuutensa. (Rope & Methner 2001, 18.) Asenteisiin, käsityksiin, tuntemuksiin ja uskomuksiin puolestaan vaikuttavat merkittävästi henkilön omat arvot.

Mielikuva voidaan nähdä myös yksilön mielessä olevana esityksenä maailmasta. Tämä esitys pohjautuu aiempaan kokemukseen ja siitä saatuun informaatioon sekä yksilön vastaanottamiin viesteihin eli vuorovaikutukseen. Yksilö on vuorovaikutuksessa sekä toisten ihmisten että luonnon kanssa. (Boulding 1973 Karvosen mukaan 1999, 162.) Matkailija rakentaa mielikuvaa kohteesta myös palvelun kautta. Jos kohteena on koko maa tai alue, niin myös paikallisväestön suhtautumistapa matkailijoihin on tärkeä mieliku-

vaa muodostettaessa. (Komppula & Boxberg 2002, 16.) Paikallisväestön suhtautumistapaan ja matkailun palveluun liittyy olennaisesti vieraanvaraisuus. Soile Veijola (ei vl.) on avannut vieraanvaraisuuden käsitettä, vierailtavuutta ja sen muuttumista aikojen saatossa opintokokonaisuudessa "Kulttuurin ja teknologian kohtaamisia matkailun kehitystyössä".

Odotukset liittyvät olennaisesti mielikuvaan. Markkinointilähtöisessä määritelmässä odotukset perustuvat muun muassa aikaisempiin kokemuksiin liittyen yritykseen tai sen tuotteisiin, markkinointiviestintään, muiden asiakkaiden kokemuksiin ja asiakkaan omaan panostukseen palvelun hankkimiseksi sekä yksittäisiin tilannetekijöihin (Komppula & Boxberg 2002, 48). Vaikka edellisessä määritellään tuotteeseen liittyviä odotuksia, mielestämme kyseinen määritelmä voidaan liittää myös matkakohteeseen kohdistuviin odotuksiin.

Odotukset ovat sitä suuremmat, mitä enemmän matkakohteesta on markkinointiviestinnässä luvattu tai suullisesti kerrottu tai kuinka paljon matkailija on matkaansa rahallisesti tai ajallisesti panostanut. Revontulentie voidaan lukea joko sillaksi matkakohteeseen tai se voi olla itsessään matkakohde jota pitkin liikutaan tien tarjoaman sisällön vuoksi (ks. luku 5 Revontulentie: läpikulkureitti vai matkakohde?). Näin ollen automatkailija liittää monenkirjavia odotuksia itse Revontulentiehen ja sen ympäristöön ja palveluihin.

Kokemus pohjautuu matkailijan aistimuksiin, joita tämä tietoisesti peilaa aiempiin vastaaviin tapahtumiin ja ympäristöihin (Matthews 1992 Saarisen mukaan 2001, 86–87; Saarinen Thomas 1966 Saarisen mukaan 2001, 86–87). Kokemukseen liittyy läheisesti elämys. Elämyksen odotetaan yleensä olevan positiivinen mielihyvää tuottava kokemus, mutta siihen voi sisältyä myös kielteisiä tunteita, kuten pelkoa (Cohen 2000 Tuohinon & Pitkäsen mukaan 2002, 28). Kokemus sisältyy aina elämykseen, mutta ei välttämättä toisinpäin. Elämys pitää sisällään voimakkaampia tunteita kuin kokemus; kokemus on elämystä arkipäiväisempi. Yhteistä kokemukselle ja elämykselle on, että molemmat ovat luonteeltaan subjektiivisia ja useimmiten tilasidonnaisia eli ne kietoutuvat ympäröiviin olosuhteisiin, esimerkiksi fyysinen ympäristö tai matkaseura. (Saarinen 2001, 86–87.)

Odotuksia jälkikäteen tutkittaessa vastaaja vertaa kokemuksiaan niiden pohjalta muuttuneisiin etukäteisodotuksiin. Toisaalta odotuksia etukäteen tutkittaessa on huomioitava, että odotukset tulevat muuttumaan kokemusten myötä ja kokemukset sisältävät myös aiempia odotuksia. (Grönroos 2001, 120.) Omassa tutkimuksessaamme osa vastaajista vastasi odotuksia koskeviin kysymyksiimme kokemustensa pohjalta matkansa loppuvaiheessa ja osa Revontulentien matkansa alkuvaiheessa.

6.3 Tutkimuksen lähestymistapa, tutkimusmenetelmät ja aineisto

Tutkimuksemme lähestymistapa asettuu matkailumarkkinoinnin tutkimustraditioon. Odotukset ja kokemukset ovat markkinoinnin tutkimuksessa tärkeitä työkaluja tutkittaessa esimerkiksi asiakkaan kokemaa laatua liittyen aineetomiin palveluihin tai fyysisiin tuotteisiin (Grönroos 2001, 98). Mielikuvat yhdistetään markkinoinnissa usein brändiin tai imagoon. Brändillä tarkoitetaan yleensä asiakkaan käsitystä tuotteesta ja imagolla esimerkiksi yritykseen liittyvää käsitystä (Grönroos 2001, 110). Näihin markkinoinnin käsitteellistykseen perustuen luemme Revontulentien tutkimuksessaamme paitsi sillaksi matkakohteeseen tai potentiaalisesti matkakohteeksi itsessään (ks. luku 5 Revon-

tultentie: läpikulkureitti vai matkakohde), myös matkailutuotteeksi, jolle halutaan luoda oma brändi tietä käyttävien mieliin.

Chris Rojek ja John Urry kirjoittavat matkailun kulttuuritutkimuksessa tien päällä olemisesta, johon liittyy olennaisesti liikkuvuus ja matkustaminen paikasta toiseen (Rojek & Urry 1997, 10). Matkustaminen tapahtuu paitsi ihmisten matkustamisena kulttuurista toiseen, myös itse kulttuurien matkustamisena ihmisten ja tavaroiden mukana (Robertson ym. 1994 Rojekin & Urryn mukaan 1997, 11). Tien päällä oleminen sisältyy tutkimukseemme sekä käytännössä että teoriassa, samoin kulttuurista toiseen matkustaminen, vaikka tutkimuksemme informantit eli haastattelemamme Revontultentietä pitkin ajavat suomalaiset automatkailijat matkustavatkin kulttuurista toiseen Suomen rajojen sisäpuolella.

Teemahaastattelu ja sisällönanalyysi

Tutkimusmenetelmämme on kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus. Aineiston keräsimme teemahaastatteluilla, jotka analysoimme laadullisella sisällönanalyysillä yhdistäen aineistolähtöistä ja teoriaohjaavaa analyysitapaa (Tuomi & Sarajärvi 2002, 116).

Teemahaastatteluksi kutsutaan haastattelutapaa, jossa ei ole täsmällisiä kysymysten asetteluja. Haastattelu pohjautuu ennalta määrättyihin aihepiireihin eli teemoihin, jotka käydään läpi haastateltavan kanssa. Kysymysten muoto ja järjestys eivät ole sitovia, vaan haastattelu etenee tapauskohtaisesti. Teemahaastattelussa korostuvat haastateltavan oma kokemusmaailma ja tilanteiden määrittely. (Hirsjärvi & Hurme 2000, 47–48.) Haastattelijalla on tarjolla teeman tai teemat keskustelulle ja antaa sitten informantin eli haastateltavan edetä omilla termeillään. Teemahaastattelun tärkein työväline on teemaruokko, jota mukaillen haastattelu etenee. (Kamppinen 1995, 41.)

Työstämme aineistoamme laadullisen sisällönanalyysin keinoin. Laadullisen eli kvalitatiivisen aineiston analyysi, johon sisällönanalyysi kuuluu, koostuu havaintojen pelkistämisestä ja arvoituksen eli tutkimusongelman (tutkimuskysymyksen) ratkaisemisesta. (Alasuutari 1995, 39, 87). Aineiston käsittely perustuu loogiseen päättelyyn ja tulkintaan: aluksi aineisto hajotetaan osiin ja sen jälkeen käsitteellistetään ja kootaan eli järjestetään uudestaan uudella tavalla loogiseksi ja selkeäksi kokonaisuudeksi. Aineistosta ei käsitellyssä kuitenkaan menetetä sen sisältämää informaatiota (Tuomi & Sarajärvi 2002, 105, 110).

Sisällönanalyysimme on teoriaohjaavan ja aineistolähtöisen analyysin yhdistelmä. Teemahaastattelunauhoitukset olemme litteroineet eli kirjoittaneet auki sanasta sanaan. Kirjallisesta aineistosta olemme poimineet tutkimuskysymyksemme teemoihin pohjautuvat vastaukset eli haastateltavan odotukset, mielikuvat ja kokemukset Revontultentiestä. Tältä osin sisällönanalyysimme on teoriaohjaavaa, joka tarkoittaa aineiston liittämistä valmiina oleviin, ilmiöstä jo tiedettyihin teoreettisiin käsitteisiin eli tutkimuksen teoreettiseen viitekehykseen (Tuomi & Sarajärvi 2002, 116). Toisaalta aineistolähtöisyys tulee esille selkeästi, koska aineistosta on nostettu esiin niissä ilmenneitä uusia merkityskokonaisuuksia ja alakategorioita. Jouni Tuomen ja Anneli Sarajärven (2002, 116) mukaan aineistolähtöisessä analyysissä teoreettiset käsitteet luodaan aineistosta eli ne eivät ole ennalta määrättyjä. Omasa aineistossamme ne luotiin uusista teemoista, joista kerromme aineiston yhteydessä.

Tutkimusaineisto

Aineistomme keräsimme 23.–24.2.2007 Torniossa, Juoksengissa, Pellossa ja Kolarissa. Se koostuu tekemästämme kymmenestä teemahaastattelusta. Haastattelimme pääasiassa perheitä tai pariskuntia, mutta myös yksin matkustavia ja ystävyksiä. Haastateltavia oli kaiken kaikkiaan 24 henkilöä. Kvalitatiivisen tutkimuksen luonteen mukaisesti emme pyrkineet suureen otantaan; tarkoituksemme ei ollut tehdä aineistoon perustuvia yleistyksiä, vaan esittää kuvauksia aineiston sisällöstä. Haastateltavien ikäjakauma oli teinistä eläkeläiseen, miehiä ja naisia oli suunnilleen yhtä paljon ja ryhmien koko vaihteli yhdestä neljään.

Haastattelurungon teemoina olivat mielikuvat, odotukset ja kokemukset Revontultentiestä (liite 6). Haastattelujen kestot vaihtelivat 15 minuutista 30 minuuttiin ja haastattelujen eteneminen oli yksilöllistä. Haastatteluissa käytimme ns. hiljaisia houkuttimia eli päännyökkäyksiä ja "joo" ja "jaa" -ilmauksia eli niin sanottuja myöntäviä houkuttimia (Kamppinen 1995, 42–44). Tällä tavalla kannustimme haastateltavaa jatkamaan kerrontaansa. Usein haastateltava vastasi useaan kysymykseen ja teemaan yhdellä kertaa, jolloin lisäkysymyksiä ei ollut mielekästä esittää. Mielikuvat, odotukset ja kokemukset menivät sekaisin haastateltavien vastauksissa, mutta järjestimme nämä vastaukset kyseisten teemojen alla laadullisen sisällönanalyysin avulla. Toisinaan taas haastattelijan piti pyytää tarkennuksia saadakseen riittävän kuvauksen käsiteltävänä olevasta teemasta. Näin oli erityisesti nuorten haastateltavien kohdalla, joiden vastapainona vanhemmat haastateltavat kertoivat vuolaammin Revontultentiehen liittyen mielipiteistään ja ajatuksistaan.

Litteroitu haastattelumateriaali sisältää 48 sivua tekstiä. Tutustuttuamme litteroituun aineistoon näimme eri haastatteluissa selviä ominaispiirteitä. Matkanteon kokemiseen vaikuttivat perhe koko ja lasten ikä, matkan pituus sekä ajassa että kilometreissä jne. Annoimme jokaiselle haastatteluryhmälle kuvaavat nimet, joita käytämme viitteenä haastatteluotteissa. Seuraavassa ovat ryhmien nimet ja kokoonpanot sekä arvioidut iät.

"Paikallinen paistinkääntäjä" (H1), lappilainen noin 50 v. mies.

"Erähenkinen kantaaottava lapinkulkija" (H2) turkulainen noin 55 v. mies.

"Suoraa baanaa rauhan rantaan" (H3-4), espoolainen pariskunta, noin 45 v.

"Suksivat stadilaiset" (H5-7), helsinkiläinen perhe, vanhemmat noin 40 v, tytär noin 7 v.

"Kosmopoliitit lapinkävijät" (H8-11), helsinkiläinen perhe, vanhemmat noin 50 v, poika 15 v, tytär 13 v.

"Jokivarren kulkijat" (H12-13), turkulainen pariskunta, noin 55 v.

"Autenttisuutta arvostavat manselaiset" (H14-16), tamperelainen perhe, vanhemmat noin 40 – 45 v, poika noin 15 v.

"Liikunnalliset ympäristön tarkkailijat" (H17-18), kokkolalainen pariskunta, noin 55 v.

"Laskettelevat tytöt" (H19-20) vaasalaiset teinitytöt.

"Äänekosken ideanikkarit" (H21-24), äänekoskelainen perhe, mukana myös perheen pojan kaveri, vanhemmat noin 40 v, pojat noin 15 v.

Teemahaastattelujen annin kokosimme yhteen karsimalla pois epäolennaiset vastaukset. Jäljelle jääneistä mielikuviin, odotuksiin ja kokemuksiin liittyvistä vastauksista nousi esiin uusia merkityskokonaisuuksia eli alaluokkia, joiden määrä vaihteli teemasta riippuen yhdeksästä neljääntoista. Ne liittyivät tiehen, maisemaan, pohjoisuuteen, paikallisten kylien elävyyteen ym.

Nämä merkityskokonaisuudet tiivistimme lopuksi kolmeen pääluokkaan (al-la), joiden kautta analysoimme teemahaastattelut. (Ks. Tuomi & Sarajärvi 2002, 103.)

- 1) Pohjoinen tie revontulten alla
- 2) Joki rajana
- 3) Maaseudun elävyys

Seuraavissa luvuissa analysoimme näitä kolmea teemaa lähemmin matkailijoiden mielikuvien, odotusten ja kokemusten kautta.

6.4 Pohjoinen tie revontulten alla

Tie symboloi eteenpäin menoa ja kehitystä. Tien konkreettinen tehtävä on mahdollistaa liikkuminen paikasta toiseen, lähtöpisteestä määränpään, mutta tietä voi käyttää muihinkin tarkoituksiin. Kinttupoluilla ja syrjäiteillä voi leikkiä ja lenkkeillä luonnon keskellä, kun taas moottoritie on valjastettu pelkästään moottoriliikenteelle ja jalankulku siellä on kielletty. Miksi matkailija valitsee juuri Revontultentien matkareitiksi eteläisestä Suomesta ylös pohjoiseen tai päinvastaiseen suuntaan? Tuoko hänet Revontultenreitille tie, paikat tien varrella vai luonnonilmiö, kuten revontulet? (ks. Luku 4. Miksi lähteä Revontultentielle?) Entä miten hän kokee matkanteon ja millaisia odotuksia hänellä on? Näkykö tien pohjoisuus matkaaajan ajatuksissa?

Kymmenestä haastattelusta ryhmästä yhdeksän oli tullut Revontultentielle lomailemaan. He majoittuivat joko Revontultentien varrella tai lähialueen lomakeskuksissa. Kukaan ei ollut tullut Lappiin lentokoneella johtuen lentämissen kalleudesta, vaikka kyseinen matkustusmuoto olisi muutoin ollut mieluisin vaihtoehto. Revontultentie oli siis saavutettu joko päätietä tai rautatietä pitkin: junalla, autojunalla tai autolla. Sekä junassa että autossa ovat omat hyvät ja huonot puolensa, niinpä matkailija valitsee matkustustapansa kulloisenkin tilanteen mukaan. Perheen elämänvaihe on tekijä, johon auto- ja junamatka vastaavat eri tavoin. Taloudellinen tilanne ja liikkuminen määränpäässä vaikuttavat myös ratkaisuun. Junamatka voi olla seikkailu, johon lähdetään koko perheen voimin. Ollaan hytissä omalla saarella valtameren keskellä ja joko katsellaan maisemia tai seikkaillaan junan eri osastoilla. Toiselle taas junamatka ei ole perhettä yhdistävä tai rentouttava kokemus – makuuhytissäkään.

No matkanteolla, matkanteko on siis se junamatka meille ja tota, sillen ihan se merkitys et lasten kanssa se juna on semmonen seikkailu, elikkä niinku meillä on makuuhytit siinä autojunassa ja se on oma elämyksensä se.. se juna junamatka siinä. Sit se mitä autolla tullaan sitten joko Kolarista tähän tai Rovaniemeltä, ni se on oikeestaan enää vaan sitä siirtymistä, että se.. Me ei sillä tavalla tähän automatkailuun panosteta tässä. (H5, Suksiva stadilainen, noin 40 v mies.)

Se junamatka minust oli rasittava, kun juna teki niin paljon melua. - Et nukkuminen oli vaikea. Ja jotenkin mulla on minusta mielikuvitus, et ennen vanhaan se ei tehnyt melua, et mä pysyin hyvin nukkumaan. (H15, Autenttisuutta arvostava manselainen, noin 40v. mies.)

"Joukkoliikenne, oli se miten nopeaa ja mukavaa tahansa, aiheuttaa orjuuden tunteen, mikä on vapaalle britille sietämätöntä. Se määrää lähtöajan, reitin, nopeuden ja pysähdykset." (Toiskallio 2006, 39.) Autoiluun on ilmiön varhaisesta aamunkoitosta asti liitetty vapauden tunne. Omalla autolla voi lähteä silloin, kun haluaa, muuttaa reittisuunnitelmaa, jos haluaa ja pysähtyä silloin, kun haluaa, minne haluaa ja niin pitkäksi aikaa kuin haluaa. Toiskallion lainauksen vuoden 1929 tilanteesta tieverkosto on levittäytynyt jopa pohjan perukoille ja oma auto luo vapauden tunteen - myös matkakohteessa. Oma auto mahdollistaa tutustumisen maantieteellisiin erityispisteisiin ja rajanaapurin kuuluisiin kyliin ainakin silloin, jos on selkeä viitoitus tai opastus on nähtävissä esimerkiksi matkaesitteissä.

Minä ainakin olisin kiinnostunut tietämään, että tästä.. Sinä et varmaan tunne Lappeaa, mutta se kohta missä Tornionjoki ja Muonionjoki yhtyvät, semmonen joku informaatio olisi. Ja toinen olisi se, miten pääsee Pajalaan helposti, mikä on Suomessa kun mennään Ruotsin puolelle. Se on iso paikkakunta se Pajala. Siitä on ollut Mikael Niemen kirjassa. Ne olis kiva jos myöskin siitä puolesta olisi [informaatiota]. (H13, Jokivarren kulkija, noin 55 v. mies.)

Henkilöauto mahdollistaa myös matkailijan piipahduksen Ylläs-, Levi- ja Pallastuntureilla riippumatta siitä, millä Lapin tunturilla oma majapaikka on. Lyhyemmällä matkoilla oma auto nähtiin myös välttämättömyytenä.

(Jos tuolla) tunturissakin on, jos ei majapaikkaa saa ihan siitä jostain hiihtobussireitin varrelta, niin se on kyllä aika hankala silloin liikkua. Kyl se on melkein pakko sitten olla oma auto. Ei siellä, ei siellä muuten pärjää. Kauppareissut ja kaikki muut. (H3, Suoraa baanaa rauhan rantaan, n. 45 v. mies)

Se, millaisena matkanteko koetaan, riippuu matkan tarkoituksesta, pituudesta, ryhmän kokoonpanosta ja matkailijan asennoitumisesta itse matkaan. Sanomattakin on selvää myös se, että kiireinen aikataulu ei mahdollista spontaania pysähtymistä ihailemaan nähtävyyksien tai kaunista luontoa. Nopeasti matkaava ajaa toivoen tien olevan suoraa ja hyväkuntoista, pysähtyy syömään nopeasti ja jatkaa matkaansa päämäärä silmissä siintäen. Yllättävät tilanteet aiheuttavat kiireiselle matkailijalle stressiä, kun taas kiireetön matkaaja voi kokea pysähtymisen tiellä seisovan poron vuoksi hauskana ja eksoottisena suolana monotoniselle ajamiselle. Toiselle itse matka on elämys, toiselle taas välttämätön paha.

Huolimatta siitä, oliko haastattelemamme automatkailija kiireetön tai jäniksen selässä menijä, oli tie tärkeimmässä roolissa matkailijoiden kokemuksissa, sillä sitä pitkinhän matka eteni. Tien kunto oli haastateltavien mukaan joko hyvä tai huono, tie oli joko hyvin tai huonosti hoidettu, kapea tai ajettava – tässä kokemusten subjektiivisuus nousi niin ikään hyvin esille. Tien turvallisuus nousikin esille haastatteluissa. Liikennekäyttäytymiseen kiinnitettiin myös huomiota; ohitukset pitkissä letkoissa mainittiin, kuten myös oma peräkärryn takia muita hitaammin kulkevat liikkujat. Yllättävänä yksityiskohtana huomioitiin porojen ja hirvien vähäisempi määrä mahdolliseen toiseen reittiin verrattuna.

Vain harva matkailija tiesi Revontultentielle tullessaan tien matkailutiestatuksesta tai ylipäättään Revontultentien nimestä, vaikka tie itsessään olisikin ollut tuttu. Kerrottuamme nimen ja näytettyämme Revontultentien reitin kartalta alku- ja pääteasteineen matkailijalla heräsi mielikuvia siitä millainen kyseistä nimeä kantava tie voisi olla. Yleisesti ottaen nimeä pidettiin hyvänä, neutraalina, houkuttelevana ja vetävänä. Sen koettiin sopivan hyvin tälle alueelle, jossa revontulia kohti matkataan.

Tien nimi yhdistettiin myös lappilaisuuteen, joskaan Lappia ja revontulia ei pidetty toisiinsa tiukasti kuuluvina. Toisille Lappi oli ennemminkin tuntureita tai pohjoinen sijainti kartalla, kun taas toiset laskivat revontulet kuuluviksi Meri-Lappiinkin. Nimi herättää odotuksia revontulten näkymisestä, mutta ovatko ne turhia, pohtivat Autenttisuutta arvostavat manselaiset (H14-16). Paikallinen paistinkääntäjä (H1) ei olisi mieltänyt Revontultentietä Torniojokilaaksoon kuuluvaksi, vaan olisi mieluummin sijoittanut sen jonnekin pohjoiseen. Sinnehän Revontultenreitti päättyy ja jostain tien on alettava, alkakoon sitten Tornioista.

Revontultentie kulkee Länsi-Lapin etelästä pohjoiseen, joten matkan varrella näkee ja kokee monenmoista maisemaa. Vaikka maisemien upeus tunnus-tettiin, Revontultentielle tulemisen syy ei ollut maisemissa vaan matkailijat olivat valinneet reitin luontaisesti muun muassa lyhimpänä reittinä määrän-päähän. Itse tiellä ei siis haastattelujen pohjalta tuntunut olevan merkitystä eikä Revontultentien matkailutien statusta tunnettu. Ne, jotka tiesivät mat-kaavansa kyseisellä reitillä, olivat nähneet matkailutiekyltit tämän matkan aikana. Mielikuvia Revontultentien matkailureitistä ei siis tielle tullessa ym-märrettävästi ollut, mutta mielikuvia kyseisestä tieosuudesta kyllä oli.

Revontultentien matkailutien näkymistä tiellä tavalla tai toisella kaivattiin. Kaksi haastateltavaa muisteli taannoin tienvarrella olleita revontultenvärisiä kankaita ja antoi myös konkreettisia kehittämisehdotuksia tiehen liittyen.

No ehkä se tie niinkun..tieto, että ajetaan Revontultentietä että se ei niinkuin näy muussa kuin että on se kyltti...että miksei tyy-liin ku silloin joskus oli niitä viirejä, en mä tiedä oikein liittykö ne sitten Revontultentiehen. Ja ainakaan näissä pysähdyspaikois-sa ei ole sillä tavalla pistäny millään tavalla se [Revontultentie] silmään että ne kyltit on sitten, tuolla tien varressa. Ehkä sem-moinen, vielä niinkuin vahvempi kokonaisbrändin luominen et nää asiat sillä lailla nivoutuis, niinku nivoutuisi yhteen. --Mut yk-sinkertaisimmillaanhan se voisi olla vaan joku miten nää tauko-paikat niinku liittys siihen tiehen ni, niin joku tietty merkki tien varressa, ei sen tarvi olla kirjoitettu kyltti, se voisi olla joku viitta tai joku, että matkailija tajuaa et nyt hei tulee joku tähän tiehen liittyvä, ilmeisesti joku taukopaikka tai nähtävyys tai...olis niinku sellaisia etappeja tai... (H21 & 22, Äänekosken ideanikkarit, noin 40 v. mies ja nainen)

Mielikuvat ja kokemukset Revontultentiestä eivät olleet ristiriidassa ja matkailijat tiesivät mitä odottaa. Kokemukset pohjoisista oloista olivat miellyttä-viä huolimatta siitä näkyikö revontulia vai ei. Vaikkei upeita maisemia motii-viksi mainittukaan, tulivat ne kiireiselläkin matkaajalla esille jossain vaihees-sa keskustelua. Päätekijä oli itse tie, joka miellettiin nopeaksi ja miellyttäväk-si ja pohjoisten teiden tapaan hyväksi.

6.5 Joki rajana

Kyllä ja justiin tämä tietynlainen erikoisuus tietysti tämä raja, nimenomaan tämä raja ja sitten minkälainen tämä rajana on, että tällaisia rajoja ei kovin paljoa oo. Nyt tietysti täällä Euroopan alueella tulee enempi, mutta kuitenkin kautta historian tämä on ollut semmonen raja, että tämä on ollut mieluummin yhdistävä kuin erottava raja. (H17, Liikunnallinen ympäristön tarkkailija, n. 55 v. mies)

Revontultentien reitti mukailee Tornio-Muoniojokea, johon yhdistyy kaksi merkittävää piirrettä. Toinen on itse joki, entisaikojen elinehto tai vähintäänkin särpimen leventäjä. Jo ennen kuin ihmiset alkoivat nähdä vesistöjä virkistyskäyttönäkökulmasta, on Tornio-Muoniojokeakin käytetty helpottamaan ihmisen elämää toisinaan hyvin karuissa oloissa. Joesta on otettu ravinto ja sitä on käytetty kuljettamiseen ja kulkemiseen. Joki erotti kesäisin ja yhdisti talvisin sen molempien rantojen asujat, jotka vielä kaksisataa vuotta sitten kuuluivat samaan valtakuntaan. Joki virtasi läpi yhtenäisen kulttuuri- ja kieli-alueen, eikä se vielä tiennyt tulevaisuudesta näiden alueiden poliittisena jakajana. Pitkä yhteinen historia näkyy alueella edelleen, vaikka joki nyt erottaakin kaksi valtiota toisistaan. Suomen ja Ruotsin välinen raja on kansainvälisestikin tunnettu rauhanomaisena ja vapaana rajana; poikkeuksellisen maailmassa, jossa naapurivaltion rauhantahtoisuus on usein epäuskottavaa.

Sekä joki että raja olivat läsnä matkailijoiden vastauksissa. Joen luonnollisen lohikannan hiipuminen huolestutti ja lohen nousua Tornionjokeen toivottiin. Luonnonlohen tulevaisuuden epävarmuus toi mukanaan myös rajajoki -näkökulman. Ruotsin ja Suomen viranomaisten toivottiin kykenevän yhteistyöhön luonnonlohikannan turvaamiseksi. Lohennousun turvaamiseenhan tarvitaan sekä Ruotsin että Suomen lainsäädäntö ja niiden yhtenemättömyys aiheuttaa keskustelua julkisuudessa aika ajoin. Lohen lisäksi matkailijoiden makuhermoja kutkutti Kukkolankosken siika, jota pysähdyttiin syömään matkan varrella. Joki ei nostattanut mieltä vain konkreettisen antinsa suhteen, vaan lisäksi sen maisemallinen anti tunnustettiin kilvan. Helmikuun paukku-pakkasissakin joki hersytti mielikuvia siitä, millainen se on kesäisin, ilman valkeaa jää- ja lumipeitettä. Entäpä syksyn ruska jokilaaksossa, sitä miettivät muutamat matkailijat.

Rajayhteistyön ja rajan läheisyyden näkymistä ei toivottu pelkästään päätösoasioissa, vaan myös luomaan yleisilmettä alueelle.

..Kun Ruotsinpuoli on noin lähellä...niin se rajayhteistyö ehkä ei näy noilla taukopaikoillakaan niin paljo, että se on enemmän se Lappi-teema mikä täällä jyllää. (H22, Äänekosken ideanikari, n. 40 v. nainen)

Vaikka rajan läheisyys tiedostettiin ja rajanpinnan näkyvyyttä toivottiin, vain yksi ryhmä oli ajanut Ruotsin puoleista Revontultentietä pitkin. He totesivat tienkunnan olevan parempi Suomen puoleisella Revontultentiellä ja tästä johtuen suosittelevansa sitä kysyjille. Toinen ryhmä oli huomioinut Ruotsin puoleisen tien vaihtoehtona, mutta luottanut viidakkorummun viestiin tien kapeudesta ja huonommasta kunnosta joen toisella puolen.

Matkailijoiden mielikuvat ja odotukset joesta olivat etupäässä maisemallisia. Talviaikaankin voitiin kuvitella vapaana virtaavan joen komeus kesällä ja syksyllä. Tornio- Muoniojoki tunnettiin hyvänä kalastuspaikkana, jonka pohjalta lohi ja siika tulivat esille matkailijoiden mielikuvissa, odotuksissa ja kokemuksissa. Monet olivat ajaneet jokivarren tietä myös muina vuodenaikoina ja joen antimia oli maisteltu. Kukaan ei kuitenkaan ollut itse kalastanut joella, vaikka tämäkin mahdollisuus oli tiedostettu. Matkailijoilla oli selvä mielikuva siitä, että joki ei ole pelkästään vesielementti vaan myös raja. Suomi-Ruotsi välisen rajan näkyminen tuli esiin matkailijoiden odotuksissa. Rajayhteistyötä kaivattiin lohiasian hoitamisessa, sen näkymistä toivottiin taukopaikoille sekä lisäksi kaivattiin viitoitusta Ruotsin kohteisiin.

6.6 Maaseudun elinvoima

Suomalaisten mielikuvat maaseudusta ovat varsin myönteisiä. Yleisintä on lavea, periaatteellinen arvostus maaseutua kohtaan; elävää maaseutua ja maaseutumaisemaa pidetään arvona sinänsä. Toisaalta, vaikka maaseutu ja sen elinvoimaisuus koetaan yleisesti tärkeänä ja tavoiteltavana, ei silti olla valmiita suuriin uhrauksiin elinvoimaisuuden tukemiseksi. Osa suomalaisista arvostaa maaseutua niin paljon, että haluaa mökin maalta ja osa haluaa muualla asumisestaan huolimatta konkreettisesti panostaa maaseutuun esimerkiksi tukemalla paikallisia palveluja. Vaikka myötämielisyyttä maaseutua kohtaan on, käytännössä maaseudut autioituvat. (Aho & Ilola 2004, 20.)

Maaseudun elinvoimaisuuden arvostus nousi selkeästi esille haastatteluissa ja tyypillisintä oli edellä kerrottu yleinen arvostus. Moni piti tärkeänä sitä, että koko Revontultentienvarsi on asuttua. Vaikka asumistiheys pienenee, tienvarsi on kuitenkin asuttua eivätkä talot lopu kokonaan missään vaiheessa. Revontultentietä verrattiin Etelä-Ruotsiin tai Tanskaan, joissa pienet kylät seuraavat toistaan teitä matkatessa. Talven pimeässä tämä tulee erityisesti esille tien ollessa valaistu lähes koko matkaltaan; "on vain pikku pätkä sitä tummaa ja sit taas tulee kylä (H4, Suoraa baanaa rauhan rantaan, noin 45 v. nainen)."

Maaseudun autioituminen on todellisuutta ja sen olivat huomioineet pitkäaikaiset Revontultentien kulkijatkin. Surullisena oli pantu merkille autioituneet talot ja samaa surua koettiin tutun liikkeen suljettua ovensa. Ohi kulkiessaan moni matkailija halusi kantaa kortensa kekoon pysähtyen syömään, kahville ja ostoksille paikallisiin kuppiloihin ja matkamuistomyymälöihin. Turismia pidettiin hyvinkin olennaisena yritysten elinvoimaisuudelle. Tien kunto koettiin tässä yhteydessä myös tärkeänä ja pallo heitettiin tätä kautta virallisellekin taholle.

Joo, kyl se [Revontultentie] on syytä pitää kunnossa, koska silloin tää.. nää [kuppilat, myymälät] kuolee kaikki, jos tuota.. Nää palveluthan elää varmasti hyvin suurelta osin turismista ja siitä, että turistit täällä kulkee ja vaeltaa. Mutta jos tää tie menee huonompaan kuntoon, niin kyl se sit tietenkin rupee vaikuttamaan siihen valintaa, et meneekö tätä kautta vai meneekö Rovaniemen kautta vai. (H3, Suoraa baanaa rauhan rantaan, noin 45 v mies).

Haastateltujen matkailijoiden joukossa oli myös mökkeilijöitä. He palasivat vuosittain samalle alueelle ja tunsivat ympäristön kylät ja alueen hyvinkin tarkkaan. He arvostivat hyviä ulkoilumahdollisuuksia, muun muassa latuverkostoja, ja osallistuivat paikallisen kylätoimikunnan järjestämiin tapahtumiin; rieskakurssi oli ollut elämys. Päivittäistavaransa he ostivat paikallisista liikkeistä, ja tukivat näin kulinaristisen näkökulman rinnalla paikallisia leipomoita. Hiihtoretkillään he käyttivät latuvarren palveluita silloinkin, kun omat eväät olivat mukana. Matkailija koki näin pystyvänsä osoittamaan kiitollisuutta siitä, että tällaisia palveluja ylipäättään oli olemassa. Yleisesti Revontultentien varrella lomailevat toivoivat tien varrelle ympärivuorokautisia palveluja.

Mökkeilijöille ja pitkään alueella kulkeneille Revontultentienvarren maaseutu oli elävä, kuten lähes kaikille aiheesta puhuneille. Ensikertalaiset eivät kuitenkaan olleet huomioineet maaseudun autioitumista, minkä vakituiset kävijät olivat panneet merkille. Mökkeilijät tukivat aluetta käyttämällä alueen palveluita elintarvikkeista vapaa-ajanviettoon ja sama tienvarren yritysten tukeminen tuli esiin muilla alueella säännöllisesti lomailevilla. Maaseutu ja sen elävyys eivät varsinaisesti olleet syy Revontultentille tuloon, mutta ne tulivat esille matkailijoiden mielikuvissa, odotuksissa ja kokemuksissa ja osalle matkailijoista maaseudun elävyys oli yksi tärkeimpiä viihtyvyyteen vaikuttavia tekijöitä.

6.7 Yhteenveto

Tutkimuksessamme kartoitimme suomalaisten automatkailijoiden mielikuvia, odotuksia ja kokemuksia Revontultentiestä. Revontultenreitti oli useimmiten valittu lyhimpänä tai nopeimpana reittinä, eräät pitivät reittivalintaa itsestäänselvyytenä. Joillekin reittivalintaa tukivat komeat jokivarren maisemat ja niiden vaihtelevuus sekä asutuksen jatkuminen Revontultentien varrella lähes katkeamattomana nauhana. Myös vähäinen porojen määrä tiellä verrattuna Rovaniemen reittiin oli yksi tien valintakriteereistä.

Monet haastattelemistamme olivat ajamassa perhekunnittain hiihtolomalleen Etelä-Suomesta Lappiin tai päinvastoin. Hiihtoloma-ajasta johtuen tutkimuksessa haastateltu matkailijaryhmä oli vääjäämättä homogeeninen. Osa haastatelluista oli pitkän linjan lapinkävijöitä ja he toivat keskusteluun mukaan myös kesäistä näkökulmaa. Yleisesti vuodenaika ja matkan syy tuli ilmi matkan luonnetta määräävänä tekijänä. Kesäaikaan Revontultentien reitti tarjoaa erilaisia mahdollisuuksia loman toteutukseen verrattuna talviaikaan. Uskoaksemme kesällä matkailijat lähtevät matkalle enemmän myös kaveripiirissä.

Revontultentiestä matkailutienä ei ollut juuri mielikuvia matkailutiestatuksen tai itse tien nimen tuntemattomuuden takia. Tämä johtui osittain tien näkyvämmästä pysähdyspaikoilla ja ohjaavissa opasteissa. Tiedostettuaan Revontultentien reitin sijainnin matkailijoiden mielikuvat reitistä liittyivät edellä esitettyihin uusiin teemoihin jokeen, rajaan, luontoon ja vuodenaikojen vaihtuvuuteen.

Osa matkailijoista tunsu itse tien kuin omat taskunsa ja siksi heidän oli vaikeaa esittää yleisiä odotuksia Revontultentiestä. Heillä odotukset painottuivat nimenomaan tiehen ja tien kuntoon. Tiehen liittyvät odotukset ja kokemukset vastasivat pitkälti toisiaan. Yleisesti ottaen kokemukset olivat sopusoinnussa mielikuvien luomien odotusten kanssa. Useiden haastateltavien matkat olivat jo vuosien ajan suuntautuneet Revontultentien ympäristöön ja heidän kokemuksissaan painottuivat Lapin luontoelämykset ja Torniojoki.

Rajayhteistyön ja Revontultentien parempaa näkyvyyttä ja lisäopastusta toivottiin niin tienvarrella kuin pysähdyspaikkojen tarjonnassa ja ilmeessä. Matkailijat toivoivat Revontultentien ja palvelupisteiden tarjonnan nivoutuvan paremmin toisiinsa esimerkiksi etappeina matkan varrella. Paikalliset palvelut, paikallinen tuotetarjonta, maaseudun elinvoimaisuus ja luonnonlohen nousun turvaaminen olivat matkailijoiden toivelistalla etusijalla.

Toivomme, että tutkimuksemme antaisi uutta tietoa Revontultentietä kehittäville tahoille sekä tienvarren palvelu yrityksille heidän markkinointi- ja tuotekehitystyössään. Ruotsin läheisyys ja sen hyödyntämättömyys tuli esiin haastatteluissa yllättävänkin voimakkaana, samoin Revontultentien näkyväisyys tietä matkatessa.

Revontultentien alueen markkinointia ajatellen matkailijan mielikuvat, odotukset ja kokemukset ovat kulmakivi, joten kesä- ja ruskamatkailijoiden ajatusten kartoittaminen jatkossa olisi tärkeää. Näin saataisiin myös korjattua yksipuolisen vuodenajan tuoma puute tutkimuksessamme. Vuodenajat ovat pohjoisen luonnon rikkaus ja tämän tietävät matkailijatkin. Siksi jokainen vuodenaika poikkeaa toisista myös matkailijatyypeiltään ja kaikkien matkailijoiden mielipiteet luovat kokonaiskuvan matkailijoiden tarpeista ja toiveista.

Tulevaisuutta ajatellen toivelistan kärjessä olivat tien kunnon säilyminen hyvänä ja Revontultentienreitin esille tuominen ja hyödyntäminen esimerkiksi yhtenäisen brändin avulla. Matkan tarkoituksen ja matkustustavan perusteella homogeenisiä kulkijoita erottivat monenkirjavat mielipiteet, odotukset ja kokemukset, mutta yhdisti sama halu: lähteä Lappiin talvella konkreettisesti ja kesällä ainakin haaveissa ja tehdä molemmat matkat kaunisti, turvallista ja nopeaa tietä pitkin. Tähän haasteeseen voi yrittää vastata ja täyttää samalla myös monien haastateltavien kakkostoiveen luomalla yhtenäinen ja näkyvä Revontultenreitti.

7 REVONTULTENTIEN IDENTITEETIN ESTETISOINTI

7.1 Johdanto

Luvun tarkoituksena on selvittää Revontultentien identiteetin estetisointia eli sitä, mitkä ovat Revontultentien alueen erityispiirteet ja kuinka niitä on tuotu esille reitin varrella. Havainnoimme paikan identiteettiä matkailijan näkökulmasta ajamalla Revontultentietä Tornioista Kilpisjärvelle ja takaisin kirjoittaen havaintopäiväkirjoja. Lisäksi käytämme aineistona alueen matkailuesitteitä ja itse ottamiamme valokuvia.

Revontultentie on matkailutie, joten sen voi olettaa olevan mielenkiintoinen matkakohde alueen kulttuurin, luonnonolojen ja muiden erityispiirteiden vuoksi. Näihin piirteisiin perustuvat alueen identiteetti ja alueeseen liitettävä symboliikka, odotukset sekä mielikuvat (Paasi 1996, 212), jotka puolestaan vaikuttavat matkailijan kokemuksiin. Ollakseen vierailtavia paikat tarvitsevat Bella Dicksin (2003, 35) mukaan selkeän kulttuurisen identiteetin, jolla Dicks tarkoittaa sitä, että paikan identiteettiin ei saa liittyä mitään vaikeaselkoista, ristiriitaista tai hämmentävää.

Lukuisat eri alojen asiantuntijat ovat pyrkineet määrittelemään paikan identiteettiä, ja heistä kullakin on käsitteestä omanlaisensa tulkinta. Tutustuttamme useisiin erilaisiin paikan identiteetin ymmärtämistapoihin, päätimme antaa tutkimuksessamme pääpainon maantieteilijä Anssi Paasin teorialle alueen identiteetistä sen konkreettisuuden ja operationalisoitavuuden vuoksi. Paasin (1996, 212) mukaan alueen identiteetti muodostuu luonnonoloista, historiasta, kulttuurista, sosiaalisista rakenteista, kielistä ja murteista. Näitä teemoja on matkailijankin jossain määrin mahdollista havainnoida Revontultentiellä liikkueensa, ja mielikuviansa, näkemänsä sekä kokemansa perusteella matkailija muodostaa mielessään kohteen identiteetin. Paikan identiteetin estetisoinnin avulla pyritään tuomaan identiteetin ominaispiirteitä esille. Emme erottele tutkimuksessamme alueen ja paikan identiteettiä, sillä Revontultentien voi ajatella koostuvan erillisistä reitillä sijaitsevista paikoista, jotka yhdessä muodostavat Revontultentien, ja toisaalta koska tie sijoittuu tietylle alueelle, jolla on omat ominaispiirteensä.

Mielenkiintoista Revontultentiessä paikan identiteettiä ajatellen on se, että se on tie. Esteetikko Ossi Naukkarisen (2006, 70) mukaan tieverkoston voidaan ajatella muodostuvan pitkälti toisiinsa kytkeytyvistä paikoista, sijainneista, joiden ainoa tehtävä on mahdollistaa liikkuminen: "Tie on liikkumisen paikka niin vahvasti, että koko paikan käsite on lähellä kumoutua". Erityisen Revontultentiestä tekee se, että se on matkailutie, jolloin sen matkailullinen piirre nousee esille, eli se kuinka matkailija tien aistii. Matkailija muodostaa kuvan vierailtavasta paikasta ulkopuolelta käsin näköaistinsa avulla, mutta kokonaisvaltainen kokemus vaatii avukseen myös muita aisteja (Tuan, Seläniemen mukaan 1996, 212). Tämä on mielenkiintoista automatkailussa, koska kohteen – tässä tapauksessa Revontultentien – lisäksi aistikokemuksiin vaikuttaa auto. Naukkarisen mukaan auto mahdollistaa varsin etäisen kontaktin sen ulkopuolella olevaan paikkaan. Auton sisäpuolella voi olla esimerkiksi omia ääniä, lämpötila ja hajuja, minkä lisäksi se siirtyy paikasta toiseen helposti. Auton sijainnilla ei näin ollen välttämättä ole kovinkaan suurta merkitystä. (Naukkarinen 2006, 75.) Voidaan myös ajatella, että auton ja tien kunnolla, matkaseuralla ja seurueen tunnelmalla, muulla liikenteellä sekä

ympäröivällä maisemalla on vaikutusta siihen kuinka rentouttavaksi, esteettiseksi ja miellyttäväksi ajokokemus ja matkustaminen tiellä muodostuvat. Tällä puolestaan on vaikutusta siihen, millaiseksi kuva tien identiteetistä muodostuu.

Luku etenee siten, että aluksi esittelemme teoreettista taustaa paikan identiteetin estetisointiin ja kerätyn aineiston sekä käytetyn analyysimenetelmän. Tämän jälkeen tarkastelemme aineistoa Paasin identiteetin osatekijöiden mukaan teemoiteltuna siten, että aluksi käsittelemme luonnonoloihin liittyviä piirteitä, minkä jälkeen tarkastelemme kulttuurisia ja kielellisiä ominaisuuksia Revontultentiellä ja lopuksi kuvaamme historiaan ja sosiaalisiin rakenteisiin liittyviä piirteitä.

7.2 Apuvälineitä identiteetin estetisoinnin tarkasteluun

Paikan identiteetin estetisointi

Paikan identiteetillä tarkoitetaan niitä ominaisuuksia, jotka erottavat tietyn alueen muista alueista. Tällaisia ovat yleensä luonnonolot, historia, kulttuuri, sosiaalinen rakenne, kieli ja murteet. Näiden pohjalle taas perustuvat alueeseen liitettävät mielikuvat, odotukset ja symboliikka. (Paasi 1996, 212.) Nämä teemat ilmenivät Revontultentiellä useilla eri tavoilla, joiden kautta hahmotamme Revontultentien identiteettiä. Teemoja ei kuitenkaan voi täydellisesti erottaa toisistaan, vaan ne ovat osittain lomittaisia ja useassa tapauksessa liittyvät läheisesti yhteen. Itse asiassa *kulttuuri* on käsitteenä niin laaja, että lähes kaikki teemat voitaisiin laittaa sen alle. Tutkimuskohteenamme on ulkopuolisten kuva alueesta, sillä tutkimme Revontultentien identiteetin ilmentymistä matkailijalle.

Estetisoinnilla tarkoitamme sitä, miten paikan identiteetti ja sen ominaispiirteet ilmenevät, tai miten niitä on pyritty tuomaan esille Revontultentiellä. Emme siis pyri arvottamaan tien ympäristöä kauneuden tai rumuuden mukaan, kuten estetiikassa on perinteisesti totuttu tekemään. Naukkarisen mukaan ympäröivää todellisuutta voi katsoa eri lähestymistavoista käsin, jotka alleviivaavat kukin omanlaisiaan asioita. Esteettinen näkökulma on yksi merkittävä asennoitumistapa, jossa tyypillisesti hahmotetaan maailmaa kauneuden, rumuuden, aistinautinnon, taiteellisuuden tai henkilökohtaisen ruumiillisuuden kokemisen lähtökohdista. Myös liikkumismuotoja voidaan arvostaa esteettisistä syistä siinä missä paikkojakin. Matkailijat ovat usein liikkeellä nähdäkseen esteettisesti palkitsevia kohteita, kuten kauniita maisemia ja kiehtovia kaupunkikohteita. Autoilu puolestaan voi tähdätä innostavien ajokokemusten herättämiseen, olipa kyseessä riskinopeudet tai rauhallinen ajovauhti maisemia katsellen. (Naukkarinen 2006, 65–66, 68.) Revontultentiellä matkailijan havainnointiin vaikuttaa liikkeellä olemisen, eikä ympäristön esteettisyys ole yksistään tärkeintä matkailijalle. Matkailija toivoo näkevänsä jotakin uutta tai erikoista, kotiympäristöstä poikkeavaa. Paikan identiteetin estetisoinnilla juuri näitä paikallisia erityispiirteitä tuodaan näkyväksi matkailijalle. Lisäksi Revontultentiellä on paljon estetisoimatonta ympäristöä, kuten suhteellisen koskematonta luontoa.

Etnografinen havainnointi ja sisällönanalyysi tutkimusmenetelminä

Keräsimme aineiston Revontultentiellä etnografisesti havainnoimalla ja kirjoittaen havaintopäiväkirjoja samaan tapaan kuin kulttuuriantropologi Tom Selänniemi (1996) väitöskirjassaan *Matka ikuiseen kesään*. Usein etnografisen tutkimus yhdistetään ihmisyhteisöjen tutkimiseen, mutta tutkimuksemme sosiaalinen vuorovaikutus ei ole keskeisessä asemassa. Sen sijaan keskitymme paikkojen erityispiirteisiin ja niiden ilmentymiseen matkailijalle. Etnografisessa tutkimuksessa yhdistellään usein eri menetelmiä ja eri tilanteissa kerättyjä aineistoja. Tutkija tekee yleensä havaintoja ja kirjaa niitä kenttämuistiinpanoiksi, haastattelee toimintaan osallistuvia henkilöitä ja kerää erilaisia kirjallisia dokumentteja. (Hirsjärvi 2005, 181.) Kirjallisina dokumentteina käytimme matkakohteita koskevia esitteitä sekä itse ottamiamme valokuvia. Havaintopäiväkirjat kirjoitimme matkailijan näkökulmasta.

Aineistonkeruumatkallamme 24.–26.2.2007 ajoimme henkilöautolla Revontultentien Tornioista Kilpisjärvelle ja takaisin. Matkamme kesti kolme päivää, ja yövyimme muoniolaisessa majoitusyrityksessä. Seurueeseemme kuului ryhmämme kolme jäsentä, joista kukin ajoi vuorollaan kahden muun kirjoittaessa havaintopäiväkirjoja kannettavilla tietokoneilla. Kuljettajankaan havainnot eivät jääneet täysin kirjaamatta, sillä kirjoitusvuorossa olleet lisäsivät muistiinpanoihinsa myös kuljettajan huomioita sekä autossa käytyjä keskusteluja. Yhteensä aineistoa kertyi noin 22 sivua. Emme olleet aikaisemmin vierailleet Revontultentiellä, joten annoimme tien johdattaa meitä. Kukaan meistä ei myöskään ole kotoisin Lapista, vaan olemme kaikki kotoisin eri puolilta Suomea, mikä vaikutti havaintoihimme. Se, että olimme paikkaan nähden "ulkopuolisia" näkyi siinä, ettei meillä ollut paikallistuntemusta tai henkilökohtaisia siteitä paikkoihin, emmekä olleet etukäteen tietoisia kaikista alueen erityispiirteistä. Tällöin korostui opasteiden merkitys erityisesti.

Analysoimme aineiston sisällönanalyysillä, jonka avulla kokosimme ja tiivitimme havaintopäiväkirjamme poimimalla niistä tutkimuksen kannalta olennaiset seikat. Näin suuresta ja hajanaisesta aineistosta luotiin selkeä ja yhtenäinen kokonaisuus, ilman, että sen sisältö kärsi. Analyysiyksiköksi valitsimme ajatuskokonaisuuden, sillä useat paikan ominaispiirteitä kuvaavat ilmaisut eivät mahtuneet yhteen lauseeseen, saati sanaan. Aineiston analyysi perustui aikaisempaan viitekehykseen, eli Paasin (1996, 212) käsitejärjestelmään paikan identiteetin osatekijöistä, joiden mukaan teemoitimme aineiston. Kyseessä oli siis deduktiivinen menetelmä, teorialähtöinen sisällönanalyysi. Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että koodasimme havaintopäiväkirjoihimme kuhunkin teemaan liittyviä ilmaisuja, poimimme ne teemoittain ja kokosimme yhteen. (ks. Tuomi & Sarajärvi 2002, 93–102.) Tämän analyysin tuloksia esittelemme seuraavissa alaluvuissa.

7.3 Lakeuksilta tuntureille

Luonnonolot ovat Revontultentien identiteetissä tärkeänä osatekijänä, sillä monet alueen erityispiirteistä liittyvät luontoon. Tie kulkee jääkaudella muotoutuneessa Tornionlaaksossa Euroopan pisimmän vapaana virtaavan joen, Tornionjoen, läheisyydessä. Pellon kunnassa Juoksengin kylän kohdalla Revontultentie ylittää napapiirin, joka etelästä tulevalle matkailijalle voi olla tärkeäkin rajapyykki ja luoda erityisiä odotuksia siitä, mitä sen pohjoispuolella on. Lapissa sijaitsevat maamme ainoat tunturit, ja Revontultentien pohjoisinta suomalaista kylää, Kilpisjärveä, mainostetaankin Suomen ainoana tunturikylänä (Kilpisjärvi...). Historiallisesti Lappiin on liitetty erämaisuuteen liittyviä merkityksiä, kuten koskematon luonto, rauha, hiljaisuus ja eräntyminen,

ja Lappia on aina määritelty voimakkaasti ulkoapäin. Lapin matkailussa erämaisuuteen viittaavien alueidentiteettien luominen on nykyään keskeinen kilpailukeino. (Saarinen 2006, 11–12.) Myös Revontultentiellä erämaisuus on nähtävissä, ja reitin varrella näkyykin melko paljon jokseenkin koskematonta luontoa. Juuri Lappiin liitettynä luonnollisuutta tai silleen jättämistä voidaankin ajatella jopa estetisointina.

Luonnonympäristö Revontultentiellä on vaihtelevaa, sillä matkan varrelle mahtuu hedelmällisiä peltomaita, tuntureita, puhtaita jokia, kansallispuistoja ja Lapin autiota erämaata. Aineistonkeruumatkamme ajankohdasta johtuen kaikki kasvillisuuden piirteet eivät kuitenkaan olleet näkyvillä, vaan lumi jossain määrin yksipuolisti maisemaa. Talvi teki maiseman liikkumattomaksi, mutta virkistävänä elementtinä koko reitin varrella oli joen läheisyys. Toistumiseen tie palaa joen rantaan ja välillä taas sukeltaa sisämaahan. Kuitenkin talvella joki on jäässä ja väritön, mikä lisää maiseman pysähtyneisyyttä. Värimaailma oli aineistonkeruumme aikaan suurilta osin hyvin pelkistetty – valkeaa ja harmaaa eri sävyjä (kuva 27). Ainoastaan punaiset aurasmerkit tien molemmin puolin toivat värinpilkahduksia näkymään. Värittömien metsäpätkien jälkeen oli erityisen ilahduttavaa saapua kyliin, joissa puutalot olivat monen värisiä. Muutoin maisema oli paikoin niin yksitoikkoisen harmaata, että mainoskyltit ja jopa liikennemerkkit olivat silmiinpistäviä.



Kuva 27. Harmauden kaikki sävyt Revontultentiellä.

Naukkarisen mukaan paikkojen omaleimaisuus kärsii, kun niistä tehdään hyvin samanlaisia liikkumisen vaatimuksia vaalien ja matkustamisen helpottamiseksi. Täten juuri tiet edustavat standardoituja paikkoja. Usein matkan tai tien varrella on huippukohtia, mikä johtaa helposti niiden välillä liikkumiseen ja näiden huippukohtien välillä olevien paikkojen unohtamiseen. (Naukkarinen 2006, 71–72.) Tämä oli aistittavissa myös Revontultentiellä, sillä etenkin Pellon ja Muonion väli tuntui meistä tylsältä, koska tiellä ei juuri ollut huomionherättäjiä, kuten tienvarsitaidetta, asutusta tai vaihtelevia maisemia. Tämä seikka ei kuitenkaan tee välistä merkityksetöntä, ja Naukkarinen toteaa, että juuri matkustaminen ja siirtyminen paikasta toiseen voi olla rauhoittavaa ja jopa nautittavaa. Alueet Pellosta Muonioon saattavatkin olla hyvin rauhoittavia, koska siellä ei ole juurikaan rakennettua ympäristöä tien infrastruktuuria lukuun ottamatta. Tässä kuitenkin vaarana on se, että matkailija painaa lisää kaasua odottaen uutta huippukohtaa. Ajamisen nautintoon voi liittyä esimerkiksi paikallisten maisemien ihailu. Myös tällöin korostuu se, että tällaiset paikat ovat jotakin poikkeuksellista paikkojen joukossa, merkittäviä etappeja valjujen välitilojen keskellä. (Naukkarinen 2006, 73). Mielestämme tällaisia poikkeuksellisia paikkoja, huippukohtia, olivat Aavasaksa ja väli Karesuvannosta Kilpisjärvelle. Aavasaksahan on kansallismaisema sekä historiallinen matkakohde näköalojensa vuoksi, minkä lisäksi myös värikkäät puutalot, ruotsalainen ja tornionlaaksolainen tunnelma jäivät paikasta mieleen. Karesuvannosta Kilpisjärveä kohti ajaessamme korkeuserot kasvoivat ja alkoi näkyä tuntureita. Tämän lisäksi aurinko alkoi paistaa karkottaen meitä pitkään ympäröineen harmauden, mikä oli myös omiaan parantamaan vaikutelmaa paikasta.

Revontultentien eteläosa on melko tasaista, kunnes alkaa näkyä vaaroja, joista yksi huomiota herättävimmistä on juuri Aavasaksanvaara. Suuren osan matkasta näimme vaaroja, mutta vasta Karesuvannon jälkeen korkeuserot selvästi kasvoivat ja maisema muuttui merkittävästi. Ympäristössä oli havaittavissa selkeä tilantuntu, kun tie ei enää kulkenutkaan metsän keskellä. Erityisen mieleenpainuva oli suuri aukea alue ennen Kilpisjärveä, missä näkyi horisontissa joka puolella vaaroja ja tuntureita. Etelästä pohjoiseen päin ajaessa Revontultentie huipentuu Kilpisjärvelle, missä kohoaa Saana-tunturi (kuva 28). Ennen tätä kylän eteläpuolella on Muotkataikka, joka on Suomen maanteiden korkein kohta, 565,8 metriä.



Kuva 28. Kilpisjärven mahtava Saana.

Matkan varrella luonto on enimmäkseen havumetsää. Tien eteläpäässä on jonkin verran lehtipuita, mutta niiden osuus vähenee pohjoista kohti mentäessä niin, että välillä on pelkkää havumetsää, kunnes taas pohjoisempana lehtipuiden osuus alkaa lisääntyä. Paikka paikoin tie kulkee suomalaisemien läpi ja pohjoista kohti tunturiaavat laajenevat. Kilpisjärvellä näkyy jonkin verran tunturikoivikkoa, mutta hallitsevampina ovat suoalueet ja tunturit. Havumetsää Revontultentiellä kuitenkin on riittämiin ja matkaan sisältyy myös tieosuuksia, jotka ovat melko yksitoikkoisia, kun autosta ei näe muuta kuin tien ja metsää.

Matkailutiellä ajaessa sää vaikuttaa voimakkaasti matkakokemukseen, kuten myös aineistonkeruumatkallamme. Olimme liikkeellä helmikuun lopulla, ja sää oli talvinen. Pakkasta oli noin -15 astetta, ja enimmäkseen oli poutaa. Välillä kuitenkin tuiskutti lunta, joka pölyysi vastaantulevan liikenteen osuessa kohdalle. Tällainen keli vaikeuttaa maiseman ja muun ympäristön havainnointia, eritoten kuljettajalla, jonka täytyy normaaliakin tarkemmin keskittyä tiehen. Pakkasesta johtuva auton ikkunoiden jäätyminen myös haittasi näkemistä ja kylmyys aiheutti sen, että ei tehnyt mieli pysähtyä, nousta ulos autosta ja palata taas jäätyneeseen autoon. Paikoin tiessä oli urat, jotka heikensivät ajomukavuutta, ja tuulilasiin kiinni jäätävä tihku pakotti pysähtymään vähän väliä. Nämä seikat kiusasivat meitä kuitenkin vain verrattain pienen osan matkaa, ja suurimman osan reitistä saimme ajaa hyvässä kelissä. Eritoten yksipuolisilla tieosuuksilla hetkellinen auringonpilkahdus piristi näkymiä mukavasti.

Vuodenaikojen vaihtelut vaikuttavat suuresti siihen, mitä Revontultentiellä on tarjottavana. Merkittävimmät erot vuodenaikojen välillä lienevät aktiviteeteissa, päivän pituudessa, maisemassa, väreissä ja ajomukavuudessa. Tien kulkeminen joen lähistöllä luo sulan aikana loistavat puitteet kalastusmatkailuun, ja kalastuspaikkoja matkan varrella näkyikin runsaasti. Syksyn ruska-aika puolestaan kaunistaa maisemia väriloistollaan ja kutsuu vaeltamaan kansallispuistoihin. Talvisin eritoten tunturikeskukset, moottorikelkkailu ja muu talviurheiluun liittyvä korostuu. Keväällä arvailaan jäidenlähdön ajan kohtaa. Kaikkina vuodenaikoina kuitenkin lappilaiset erityispiirteet vaikuttavat alueella, ja Lapin eksotiikkaa luovat ääripäinä ja toistensa vastakohtina kesien yöttömät yöt ja talven kaamos. Talvella valoa maisemaan tuovat vain ilta-päivän sininen hetki, kuu, tähdet ja toisinaan revontulet.

7.4 Revontultentie kulttuurien kietoutumispaikkana

Paikan identiteetissä kulttuuri on yksi merkittävä osatekijä. Alueiden toivotaan erottautuvan toisistaan kulttuurin avulla ja saavan siitä lisää elinvoimaa matkailuun ja muuhun yritystoimintaan (Siivonen 2003, 10). Revontultentiellä on nähtävissä kulttuurisia erityispiirteitä, jotka kuvastavat alueen omaleimaisuutta.

Näistä yksi merkittävimmistä on se, että Revontultentiellä voi aistia monien eri kulttuuripiirien läsnäolon – kulkeehan tie kolmen eri valtion alueella sekä saamelaisuuden ja tornionlaaksolaisuuden vaikutuspiirissä. Revontultentietä tulisikin ajatella *yhteyksien ja suhteiden, vaikutteiden ja liikkeiden kietoutumispaikkana, eikä eriytyneenä ja rajattuna* (ks. Massey 2003, 63, 72). Esi-merkiksi Suomen puolella Tornionlaaksossa Ruotsin läheisyys ja vaikutus oli silminnähden havaittavissa sekä arkkitehtuurin että kielen muodossa. Tie myös kulkee niin lähellä rajaa, että usein on suora näköyhteys Ruotsiin. Useaan otteeseen koko Revontultentien varrella suhteellisen samanlaisina

toistuvina elementteinä ovat tihentyvä asutus, kylään saapuminen, tienviitta Ruotsiin, sillan näkeminen, kylän ohittaminen ja kyltti "Revontultentie", minkä jälkeen matka jatkuu taas harvenevan asutuksen keskellä. Kilpisjärvellä puolestaan oli aistittavissa saamelaisuuden, Norjan ja Ruotsin läsnäolo. Siellä rajan pinnassa olemisen tuntua lisäsivät myös liikkeiden pihoissa olleet kyltit varustettuina teksteillä "Viimeinen kauppa ennen Norjaa" ja "Viimeinen huoltoasema ennen Norjaa". Nämä eri kulttuuripiirien ominaisuudet tekevät tiestä kokonaisuuden ja vaikuttavat siihen, millainen Revontultentie on, eli toisin sanoen millainen on sen identiteetti ja miten matkailija sen kokee.

Revontultentiellä syntyi myös yllättäviä mielle yhtymiä muihin paikkoihin – paikan identiteetillä voidaankin viitata paitsi yksittäisten paikkojen erilaisuuteen myös eri paikkojen samanlaisuuteen (ks. Relph 1976, 44). Revontultentiellä erottui sekä omaleimaisia tieosuuksia, että sellaisia osuuksia, jotka muistuttivat meitä muista paikoista. Useat kyseisistä mielikuvista liittyivät sellaisiin paikkoihin, joissa emme olleet itse varsinaisesti käyneet, vaan jotka olivat tuttuja esimerkiksi mediasta. Tällaisilla *välitteisillä* tai *etäpaikoilla* Naukkarinen tarkoittaa sellaisia välitteisiä paikkarepresentaatioita, joita nopean tiedonkulun maailmassa on mahdollista saada esimerkiksi informaatiovälineiden avulla. Etäpaikassa ei ole itse tarvinnut käydä, mutta silti se vaikuttaa suhtautumiseen siihen fyysiseen paikkaan, jossa itse ollaan: mitä siinä arvostetaan ja pidetään kiinnostavana. Tällaiset paikat, joihin paikkaa jossa itse ollaan, verrataan, voivat olla myös fiktiivisiä. (Naukkarinen 2006, 76–77.) Esimerkiksi Revontultenttien eteläpää Tornioista Aavasaksalle toi mieleemme Mikael Niemen *Populäärimusiikkia Vittulajänkältä* -romaanista tutun Pajalan, vaikka kukaan meistä ei ole itse Pajalassa käynyt. Tällä tieosuudella oli aistittavissa tornionlaaksolaisuus – tuo piirre, jota myös Niemi romaanissaan kuvaa. Osuvasti majoituspaikastamme Muoniossa löytyikin norjankielinen versio teoksesta aseteltuna Uuden Testamentin ja Psalmien viereen.

Revontultenttien pohjoisosa tuntui meidän taas synnytti mielikuvia Alpeista ja tulipa mieleemme Karesuvannon ja Kilpisjärven välissä olevilla aukeilla pitkällä suorilla myös autiomaa tai toisaalta karu Lapin maa. Tuolla alueella heräsi mielikuvia myös *road tripistä*, avoautosta ja aavikosta, mikä toi tuulahduksen vapauden tunteesta. Monessa kohtaa tien halkoessa metsiä tuntui siltä, että voisimme olla missä tahansa Suomessa, vain puut olivat matalampia pohjoisen sijainnin takia. Paikka paikoin tuli mieleen myös Koillis-Lappi ja muun muassa Inarin pieni ja rauhallinen kirkonkylä.

Toisaalta Revontultentiellä on myös erityispiirteitä, joiden ainutlaatuinen yhdistelmä tekee siitä erilaisen kuin muut paikat tai tiet. Näitä piirteitä ovat ainakin kolmen valtion läheisyys ja rajat ylittävä kanssakäynti, aluetta voimakkaasti leimaava lestadiolaisuuskulttuuri yhdessä meän kielen kanssa, lappilaisuus, saamelaisuus, arktinen luonto, tunturit ja erämaisuus sekä matkailutie-status. Kokonaisuutena Revontultentie on monipuolinen erilaisten elementtien yhdistelmä, kun huomioidaan vielä matkan varrelle mahtuvat alueiden vaihtelut erämaasta kaupunkiin sekä vuodenaikojen eroavaisuudet. Revontultenttiä voi siis ajatella erityisenä ja omanlaisenaan tai muista paikoista muistuttavana, lisäksi siihen sisältyi tieosuuksia, jotka muistuttivat meitä "ei mistään". Erityisesti paluumatka Muoniosta Pelloon lumisten puiden keskellä yksitoikkoisessa värimaailmassa alkoi tuntua todella uneliaalta. Kokonaan lumenpeitossa olleet liikennemerkit, jotka kertoivat ei mistään ei keneläkään, lisäsivät tätä tunnelmaa (kuva 29).



Kuva 29. *In the middle of nowhere, keskellä ei mitään.*

Silmiinpistävä kulttuurinen piirre Revontultentien varrella on lestadiolaisuus ja sen näkyminen etenkin Tornionlaaksossa ja Revontultentien keskiosassa aina Karesuvantoon asti. Esimerkiksi Sieppijärvellä on Laestadiuksen poluksi nimetty retkeilyreitti ja *Paimensauva*-niminen lammaskasvu, joka myös tuo mieleen uskonnollisuuden (kuva 30). Näitä voidaan pitää identiteetin estetisointina, sillä ne luovat tai vahvistavat matkailijalle kuvaa alueen identiteetistä. Otaksuimme Revontultentien varrella näkyvien asuntovaunujen liittyvän niin ikään lestadiolaisuuteen, sillä ne toivat mieleemme lestadiolaishistoriaan kuuluvat suviseurit. Myös vierailu Ruotsin puolella Karesuandossa toi tuulahduksia lestadiolaishistoriasta. Näitä olivat näkemämme *Laestadiusvägen*, komea puinen kirkko ja asutus ylipäättänsä puutaloineen. Huomiota herättävä oli Kajangissa silmiimme osunut risti tavallisen näköisen talon katolla. Kaikki nämä seikat eivät tietenkään välttämättä liity juuri lestadiolaisuuteen, mutta toisaalta Tornionlaakso on aluetta, jota juuri lestadiolaisuus yhdessä meän kielen kanssa vahvimmin kuvaa, kuten Janne Heikkinen toteaa. Hänen mukaansa uskonnollisuus ja oma alueelle leimallinen kieli ovat voimakkaita vaikuttimia tornionlaaksolaisten yhteisessä kulttuurihistoriassa. Meän kieltä voidaan pitää lestadiolaisuuden "pyhänä kielenä", joten nämä kaksi asiaa liittyvät olennaisesti yhteen. (Heikkinen 2006, 97.)



Kuva 30. Tornionlaakson kulttuurin erityispiirteiden esiintuontia.

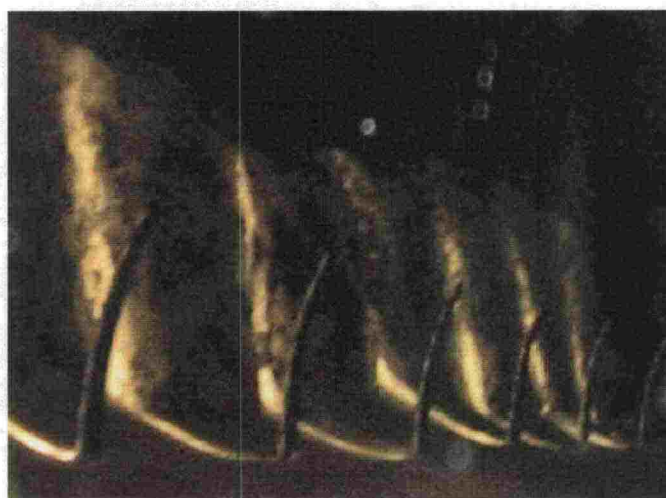
Ajaessamme Revontultentiellä tarkastelimme, kuinka eri kielet ja murteet esiintyvät reitin varrella. Yllättävää oli se, että juuri tälle alueelle ominainen meän kieli ei kuulunut tai näkynyt missään, vaikka esimerkiksi Tornionlaakson matkailuesitteessä mainitaan meän kieli alueen kolmantena kielenä (Tervetuloa...). Toisaalta emme liiemmin pysähdelleet alueella rajoitetun aikataulun vuoksi, joten kosketuksemme paikallisiin jäi melko vähäiseksi.

Toinen Lapille ominainen kieli saame esiintyy tienviitoissa Enontekiön käsi-varressa. Esimerkiksi Kilpisjärven kohdalla esiintyneessä Revontultenttien kyltissä on teksti myös saameksi. Sonkamuotkan kyltti on etelästä päin tullessa ensimmäinen paikannimi, joka on merkitty suomen lisäksi myös saameksi. Revontultentiellä on mahdollista kuunnella saamenkielistä radio-ohjelmaa, josta myös ilmoitellaan tien varrella olleissa radiokylteissä. Tornionlaakson matkailuesitteessä saamelaisuus ei ole esillä, mutta sen sijaan Kilpisjärven matkailuesitteen kannessa koreilee saamelaismies porotokan kanssa (Kilpisjärvi...).

Tornionlaaksossa Ruotsin läheisyys oli selkeästi havaittavissa ja alueella myös kuuluu ruotsinkielisiä radiokanavia. Useasti esiintyvien rajanylityspaikkojen kohdalla kyltti "Ruotsi" oli kuitenkin yleensä merkitty pelkästään suomeksi. Vain Kolarissa luki Ruotsi-kyltissä myös "Sverige". Kuvaavaa on myös se, että soittaessamme majoitusvarausta Karesuvannosta, asiakaspalveluhenkilö kysyi puhummeko ruotsia, sillä hänen suomen kielensä ei ollut yhtä vahvaa. Tornionlaakson matkailuesitteessä Ruotsin läsnäolo tuodaan ilmi, ja sitä korostetaan yhteisen rajajoen Torniojoen muodossa. Esitteessä kerrotaan rajan yhdistävän 15 000 asukasta, kaksi aikavyöhykettä, eri kulttuurit sekä kolme kieltä, jotka ovat suomi, ruotsi ja meän kieli. (Tervetuloa...)

Kilpisjärvellä puolestaan Norjan läsnäolo on huomattavaa. Enemmistöä asiakkaita edustavia norjalaisia varten esimerkiksi hinnat kaupoissa ja ravintoloissa on merkitty Norjan kruunuina. Ravintoloidenkaan ruokalistat eivät luoneet Suomi-tunnelmia, sillä niiltä löytyi ainoastaan hyvin kansainvälisiä ruokia, kuten pizzoja ja pihvejä. Rekisterikilpien perusteella suurin osa näkemistämme autoista oli tullut Norjasta. Myös ihmiset ympärillämme olivat enimmäkseen norjalaisia, ja yleisimmin puhuttu kieli kuulosti olevan norja.

Yllättävää Revontultentiellä oli se, ettei tienvarsitaidetta näkynyt lukuun ottamatta Muonion keskustan pohjoispuolella sijaitsevaa valaistustaideteosta. Juhani Parviaisen (Valolaterna/Fantasiarakenne Oy) suunnittelema *Ylöspäin*-niminen taideteos koostuu yhdeksästä kaartuvasta pylvästä, jotka valaisevat kalliota (Muonion kalliroleikkaus...). (Kuva 31).



Kuva 31. Ylöspäin.

Edessäpäin näkyy jotain valoja. Vihdoinkin tienvarsitaidetta! Siinä on valopylväitä rinnakkain, ja se elävöittää maisemaa ja tuo vaihtelua yksitoikkoisen Pello–Muonio-välin jälkeen. Mitähän se esittää? Ensimmäisenä tulee mieleen porot, koska se muistuttaa poroaitaa. Etupenkiläisellä näyttää olevan vaikeuksia kuvata kohdetta liikkeessä. (Kenttäpäiväkirja 24.2.2007)

Jos matkailija ajattelee teoksen esittävän poroaitaa, voidaan tämä tulkita alueen identiteetin estetisointina. Tällöin kuitenkin on kyseessä matkailijan oma tulkinta, sillä Lappiin liitetään usein mielikuvia poroista. Tiehallinnon internetsivulla todetaan teoksen yhtenä tehtävänä olevan herättää autoilijoiden huomio ja mielenkiinto lähestyttäessä taajamaa ja toisena saada autoilijat pudottamaan ajonopeutta liikenneturvallisuuden parantamiseksi (Muonion kalliroleikkaus...). Tiehallinnon internetsivuilla myös mainitaan, että Tiehallinto haluaa tarjota tienkäyttäjille myönteisiä maisemaelämyksiä ja pyrkii vaalimaan esteettisyyttä (Maisema...). Taideteos piristi mukavasti matkaa ja lisäsi odotuksia loppumatkalle. Tietäiteen osalta odotukset eivät täyttyneet. Esimerkiksi Australiassa on rakennettu muun muassa valtavia hummerin, koalan tai ananaksen muotoisia rakennelmia tylsille tienpätkille – niitä on kuvannut tarkkanäköisesti ja humoristisesti tunnettu matkakirjailija Bill Bryson teoksessaan *Down Under* (2000). Hänen mukaansa tien yksitoikkoisuuden vuoksi matkailijan huomio kiinnittyy jättimäisiin hahmoihin ja saa hänet pysähtymään kahviloihin ja putiikkeihin, jotka Australian tapauksessa saattavat

sijaita vaikkapa isossa banaanissa. Revontultenttien varrellakin voitaisiin harvita samantapaisten katseenvangitsijoiden rakentamista, jotka estetisoisivat alueen identiteettiä. Näiden tulisi kuitenkin olla ympäristöönsä sulautuvia; esimerkiksi revontuliteema voitaisiin tuoda esille tällaisilla keinoilla.

7.5 Menneisyys ja matkailijat tien päällä

Historiaa paikan identiteetin ominaisuutena lähestyimme tarkastelemalla menneisyyden merkittäviin tapahtumiin tai henkilöihin viittaavia muistomerkkejä sekä nimistöä. Lisäksi havainnoimme yleisiä ajan merkkejä maisemassa sekä tulevaisuuteen liittyviä viittauksia kylteissä ja mainoksissa.

Kaiken kaikkiaan Revontultenttien yleistä ilmettä ja tunnelmaa kuvaa havaintojemme mukaan jonkinlainen vanhanaikaisuus, mikä luo vaikutelmaa aikamatkasta menneisyyteen. Pääsyynä tähän lienevät vanhojen puutalojen runsaus ja modernin, kerrostalojen muodostaman kaupunkimiljöön puuttuminen maisemasta. Emme myöskään voineet olla huomaamatta kylien verkkaista elämänrytmiä ja ihmisten vähyyttä useimmissa paikoissa. Selvimmät poikkeukset hiljaisuuteen ja ihmisten näkymättömyyteen olivat lauantaipäivänä vilkas Pellon *Vihreä pysäkki* sekä moottorikelkkojen ja norjalaisturistien elävöittävä Kilpisjärvi. Menneistä vuosikymmenistä muistuttivat lisäksi vanhat liikerakennukset vanhoine kyltteineen, joista yleisin esimerkki oli hieman ränsistynyt mutta sympaattinen kyläkauppa.

Revontultenttien reitillä erottuvimmat ja mieleenpainuvimmat historiallisesti merkittävät henkilöt olivat hiihdon olympiavoittaja Eero Mäntyranta Pellossa ja lestadiolaisuuden keulakuva Lars Levi Laestadius, jonka mukaan on nimetty esimerkiksi *Laestadiuspolku* Sieppijärvellä. Eero Mäntyrantaa puolestaan on tuotu esiin niin patsaan, museon kuin tuotemyymälänkin avulla. Pellossa sijaitsee myös ranskalaisen Pierre Louis de Maupertuis'n astemittausretkikunnan vuonna 1956 pystytetty muistomerkki, jonne emme kuitenkaan olisi päässeet kahlaamatta umpihangessa noin puolta kilometriä, sillä reittiä muistomerkille ei ollut aurattu. Muita havaitsemiamme historiaan viittaavia kohteita olivat muun muassa Eversti Nordströmin vuonna 1945 käyttämä piiloluola *Everstin piilo* Ratasvaaralla, Teuravuoman telatie Kurtakon, Venejärven ja Teurajärven kylien välillä sekä Aavasaksan näköalapaikka, keskiyön auringon vaarana tunnettu historiallinen nähtävyys. Joitakin reitin varrella olevia sotahistoriallisia muistomerkkejä saattoi jäädä meiltä huomaamatta opasteiden vajavaisuuden tai huonon näkyvyyden vuoksi. Lisäksi historiallisten kohteiden ja henkilöiden havaitseminen ja tunnistaminen on paljolti riippuvaista myös tarkkailijan taustatiedoista, sillä alueen historiaa hyvin tuntevan voi olettaa saavan näkemästään enemmän irti.

Tulevaisuutta koskevia havaintoja saimme kerättyä huomattavasti vähemmän kuin menneisyyttä tai nykyhetkeä koskevia. Ikean tuloa Tornio–Haaparantaan mainostettiin – tosin tämäkin on jo menneisyyttä – ja Kilpisjärvelle oli pystytetty ”tähänkin rakennetaan” -kyltti sekä ilmoitus hotellin aukeamisesta jälleen maaliskuun alussa.

Sosiaalisia rakenteita puolestaan tarkastelimme elinkeinojen, matkailun ja palvelukontaktien näkökulmasta. Matkailun kohdalla kiinnitimme huomiota tarjonnan ja muun ulkoisen tuotteistamisen lisäksi siihen, kuinka paikalliset suhtautuivat matkailijoihin. Aineistonkeruumatkamme päätepisteessä Kilpisjärvellä koimme tosin myös hetken, joka ilmensi varsin erikoista matkailijoiden suhtautumista toisiin matkailijoihin – kokonainen bussilastillinen norja-

laisturisteja saartoi parkkeerattuna olleen automme ja tuijotti estottomasti, kun poistuimme paikalta.

Revontultentien varrella näkyvimmit elinkeinot olivat porotalous, kalastus ja matkailu. Poro-teema toistui niin liikennemerkeissä, poroaidoissa, poronlihan myynnistä ilmoittavissa mainoksissa kuin ruokalistojen riveilläkin (kuva 32). Itse poroja emme tosin nähneet kuin kerran koko matkamme aikana, ja silloinkin ne olivat aitauksessa. Tämä saattaisi olla pettymys muualta tulevalle pohjoisessa liikkuvalla matkailijalle, joka toivoo näkevänsä poroja.



Kuva 32. Lappi-symboliikkaa reitin varrella.

Matkailu-, majoitus- ja kalastuspaikoista kertovia ilmoituksia näkyi myös melko paljon, samoin kuin matkamuiستomyymälöitäkin. Näiden mainoksissa ja kylteissä esiintyi poroja ja lapinlakkeja. Myös muiden yritysten mainonnassa näkyi Lapille ominaisia eläimiä, kuten riekkoja ja lohia. Matkailutien tuntua loivat epäsuorasti myös vastaantulevat charter-bussit ja suksiboksit autojen katolla. Oma lukunsa ovat vielä hiihtokeskukset *Olos*, *Ylläs* ja *Pallas* hotelleineen. Läpi reitin toistuvat Revontultentie-kyltitkin palvelivat omalta osaltaan matkailua.

Matkailu näkyi Revontultentiellä tasaisesti pitkin reittiä, mutta Kilpisjärvi tuntui suorastaan elävän matkailusta. Hotellien, ravintoloiden, charter-bussien ja muiden turistien keskellä totesimme Kilpisjärven vähäisine asukkaineen paikaksi, jossa mahdollisuus irtautua arjesta ja siirtyä "välimaille" eli niin sanottuun liminoiditilaan (ks. Selänniemi 1996, 194–200) kasvaa. Suomalaisen näkökulmasta tätä korostivat myös norjalaisten ja norjan kielen näkyvä läsnäolo – jopa ravintolan tarjoilija hämmästyti kohdatessaan suomalaisia matkailijoita. Kyseisessä paikassa asiakaspalvelu oli ystävällistä, mutta valitettavasti näin ei ollut kaikkialla Revontultentien reitillä. Havaitsimme, että lähes

jokaisessa kohtaamassamme asiakaspalvelutilanteessa jouduimme itse ensin tervehtimään työntekijää, ja joissain paikoissa palvelu oli muutenkin kylmähköä.

7.6 Yhteenveto

Jos Revontultenttien identiteetin ajatellaan koostuvan luonnonoloista, kulttuurista, historiasta, sosiaalisista rakenteista, kielistä ja murteista, vaikuttavat kaikki edellä mainitut seikat yhdessä siihen, millainen on Revontultenttien identiteetti ja millaista symboliikkaa, mielikuvia ja odotuksia siihen liitetään. Symboliikan osalta voisi odottaa jotakin revontuliin liittyvää, etenkin kun tien nimi on vastikään muutettu Neljän tuulen tiestä Revontultenttieksi. Kuitenkin tämän matkailutien kyltissä esiintyy edelleen neljän tuulen teemaan mainiosti sopivat Suomen, Ruotsin, Norjan ja saamelaisien liput tien yhteen sitomina, eikä lainkaan revontuliviittauksia (kuva 33). Lappiin liittyvää symboliikkaa oli jonkin verran nähtävissä koko matkan varrella, ja joki sekä sen ylittävät sillat symboloivat rajanpinnassa oloa ja valtioiden välistä kanssakäyntiä. Toisaalta Lappi-teeman voi nähdä kietoutuvan osaksi revontuliteemaa, jolloin siihen viitataan epäsuorasti alleviivaamatta kuitenkin nimenomaan revontulia.



Kuva 33. Virstanpylväs.

Odotukset kasvoivat pohjoista kohti mentäessä, sillä tiesimme korkeuserojen kasvavan, maisemien muuttuvan, ja kolmen valtion rajapyykin lähestyvän. Erikoiset maantieteelliset sijainnit ovat muutenkin jostain syystä aina kiinnostaneet matkailijoita. Olimme itsekkin eräässä Suomen ääripäässä, missä emme koskaan ennen olleet liikkuneet. Mielikuvia ja odotuksia oli ainakin lappilaisuuteen, arktisuuteen, saamelaisuuteen, alueen lestadiolaisuuteen ja erämaisyyteen liittyen. Näitä kaikkia tien päällä oli jonkin verran havaittavissa, mutta enemmänkin voisi olla. Myös se, että Revontultentie on matkailutie, luo mielikuvia ja odotuksia siitä, että tiellä olisi tehty matkailijalle näkyväksi näitä erityispiirteitä. Matkailutiehän on parhaimmillaan näyteikkuna siihen alueeseen, jonka halki se johtaa (Vuoristo 1998, 164).

Tarkkaavaiselle matkaajalle Revontultentiellä esittäytyi lukuisia alueen erityispiirteistä, mikä saakin pohtimaan taustatietojen merkitystä tai välttämättömyyttä tiellä ajaessa. Aineistonkeruutarkoituksemme vuoksi tarkkailimme ympäristöä erityisen intensiivisesti, mutta silti meiltä varmasti jäi joitakin olennaisia seikkoja havaitsematta. Tavallisen matkailijan tuskin voi olettaa katselevan ympärilleen samanlaisella haukankatseella, joten opasteiden ja muun informaation merkitys korostuu. Matkailijan olisikin hyvä saada käsiinsä jonkinlainen tietopaketti alueen ominaispiirteistä ennen Revontultentielle suuntaamistaan. Myös matkailutien omat internetsivut palvelisivat tätä tarkoitusta, ja muille matkailuteille tällaiset onkin jo tehty.

Olemme tutkineet Revontultenttien identiteetin estetisointia ohikiitävän matkailijan kokemana, jolloin näkemys identiteetistä on lähes väistämättä jokseenkin pintapuolinen. Tarkastelun ulkopuolelle jää toisenlaisia paikkoihin liittyviä merkityksiä, jotka voivat olla tärkeitä vaikkapa paikallisille asukkaille. Näitäkin voitaisiin tuoda enemmän matkailijan näkyville estetisoinnin keinoin. Identiteetin käsittäminen Paasin tarkoittamalla tavalla on vain yksi näkökulma. Myös vuodenajan vaikutus tutkimustuloksiin on syytä ottaa huomioon, sillä matkailutien pääasiallinen käyttöaika on kesä, ja tutkimus tehtiin talvella. Niin ikään näkökulman rajoittuminen ainoastaan Suomen osuuteen Revontultenttiestä jättää tarkastelun ulkopuolelle Ruotsin ja Norjan, jotka kuitenkin ovat tärkeitä koko Revontultenttien identiteetin hahmottamisessa.

Kovin yhtenäiseksi ja identiteetiltään selkeäksi Revontultenttiä matkailutienä ei kuitenkaan voi väittää, sillä matkanvarrelta puuttuvat reittiä yhteensittävät tekijät, kuten viittaukset revontuliteemaan. Revontultentie-matkailutiekylteissä esiintyvä tien nimi oli ainoa tähän viittaava tekijä. Myös heti tielle Tornioista lähtiessämme näkemämme opastetaulu, jossa luki "Kilpisjärvi 450" loi yhtenäisyyden tuntua reitille. Tasaisesti pitkin matkaa toistuvissa kilometritauluissa kerrottiin yleensä myös etäisyys Kilpisjärvelle, minkä perusteella sai mukavasti kokonaiskuvan siitä, missä kohtaa reittiä on menossa. Myös sopivin välimatkoin koko reitillä sijaitsevat kylät ja erityisesti rajanylityspaikat siltoineen rytmittivät matkaa sopivasti ja loivat yhtenäisyyden tuntua tielle. Vaikka Revontultenttien reitin luonto sellaisenaankin on varsin antoisaa katseltavaa auton ikkunan läpi, jäimme kaipaamaan jonkinlaista tienvarsitaidetta erityisesti yksitoikkaisille osuuksille. Etenkin talvella värimaailman yksipuolisuus voi helposti muuttua yksitoikkoisuudeksi, jonka torjumiseksi voisi riittää pienikin katseenvangitsija muutoin mielenkiinnottomalla tienpätkällä.

8 YHTEENVETO JA KEHITTÄMISEHDOTUKSIA

Tutkimuksen tulokset osoittavat Revontultentien olevan suomalaisten matkailijoiden keskuudessa vielä verraten tuntematon matkakohde. Luonto nousee tien merkittävämmäksi vetovoimatekijäksi; historian merkitys taas näyttäisi näiden tutkimusten nojalla olevan lähes olematon. Revontultentietä käytetään talviaikaan lähinnä läpikulkureittinä muihin kohteisiin, silti tiellä liikkujien matkailutottumusten perusteella matkanteko ja liikkeellä olo voisivat myös toimia matkan ensisijaisena tarkoituksena. Matkailijat liittäivät Revontultentiellä Tornion- ja Muonionjokiin, rajaan, luontoon ja vuodenaikojen vaihteluihin liittyviä mielikuvia. Tiehen liittyvät odotukset kohdistuvat suurilta osin tien kuntoon. Matkailijoiden kokemukset tiestä ovat sopusoinnussa mielikuvien ja odotusten kanssa. Revontultentien identiteetti ei vielä näyttäydy tiellä kuljalle kovin yhtenäisenä ja selkeänä. Tien varren symbolien kautta erityisesti lappilaisuus, joet ja raja nousevat esille alueen identiteetin keskeisinä elementteinä.

Tutkimuksen johtopäätöksenä on, että kehitettäessä Revontultentietä yhtenäisenä matkailutienä kehitystyössä tulisi aktiivisesti korostaa sen merkitystä kansallisen kulttuurin näyttämönä. Revontultentie voidaan erottaa muista perinteisesti kulttuurin ja historian vetovoiman varaan rakennetuista matkailuteistä painottamalla tien varren paikalliskulttuurien erityispiirteitä moniaistisesti ja estetisoidusti sekä tuotteistamalla tien varren luonnossa liikkumisen sekä muut harrastusmahdollisuudet esimerkiksi tapahtumiksi.

Tutkimusprosessin päätteeksi kokoonnuimme koko työryhmällä vielä kerran keskustelemaan tutkimuksemme tuloksista. Tehtävänä oli miettiä, mitä ehdottaisimme tien kehittäjille, jos olisimme toimeksiannon saaneita kehittämiskonsultteja. Ideamme ja ajatukset siis irtoavat jatkossa tutkimustuloksista ja ne voidaanakin lukea yhteenvetoomme sisältyvinä jatkotutkimuksen ja -kehitystyön sytykkeinä.

Opiskelijoiden mieltä olivat jääneet askarruttamaan muun muassa seuraavat asiat. Suomen puolella matkaa tehtäessä yhteys Ruotsiin ei näkynyt kovinkaan vahvasti, vaikka voisi ajatella, että tietä kannattaisi kehittää yhtenä kokonaisuutena: kahden puolen jokea kulkevana yhtenä reittinä. Pienten yritysten mahdollisuuteen mainostaa omia tuotteitaan suhtauduttiin kannustavasti, sillä tienvarsimainontaan oli opiskelijoiden mielestä paneuduttu kunnolla – ”ei oltu vain lyöty lumeen pahvikylttiä poroa yksi kilometri”, kuten eräs opiskelija kiteytti vähemmän vetoavan tienvarsimainonnan annin. Revontultien tien markkinoinnin suhteen opiskelijat toivoivat piristymistä. Internetistä ja turisti-infoista tietoa löytyi vähänlaisesti, eikä matkailutiestä ollut kaikesta päätellen olemassakaan omaa esitettä (turisti-infon työntekijältäkin vei kysyttäessä hetki aikaa tajuta, mistä tiestä olikaan kysymys). Esimerkiksi reitin varteen sijoittuvista tapahtumista ei myöskään ole omaa esitettä.

Yhteisymmärrys ryhmässä vallitsi siitä, että tällä reitillä matkailullisen merkittävyyden perustana on nimenomaan luonto – ei pelkästään kulttuurihistoria, kuten useimmilla muilla matkailuteilla.

Yhteen vetäen: Revontultentieltä löytyy paljon luontoa ja asuttua ympäristöä, "jolle ei ole tehty mitään". Tilanteessa on se hyvä puoli, että pienetkin asiat erottuvat näin hyvin: vaikkapa lestadiolaisuuteen viittaava *Paimensauva* ja poronhoitoon viittaava *Pörröporo*. Kenties näin pitkää tieosuutta (vieläpä kahden puolen jokea) ei kannatakaan "tuotteistaa" kokonaisuudessaan. Yhteinen ilme, jonka matkailutien imago sanelisi, voisi tuoda liikaa mieleen erilaiset antiutopia -kuvaukset, joista hyvä esimerkki on vaikkapa elokuva *Truman Show* (kokonainen pikkukaupunki näytteli päähenkilön elinympäristöä). Sen sijaan sopivan mittaisille tienpätkille (5 km? 10 km? 50 km?) voisi miettiä kokonaisvaltaisen matkailullisen "tarjouman", joka myös opastetaan ja toteutetaan ammattitaidolla ja erilaisin välinein. Näillä osuuksilla voisi olla myös yksi tai useampi opastekarttoihin merkittävä "silmukka", joiden avulla matkailijat pääsisivät tutustumaan ympäröivään alueeseen ja mielellään myös liikkumaan siellä harrastustensa mukaisesti: joko luonnossa tai kulttuurissa tai molemmissa yhtä aikaa. Sanomattakin on selvää, että tällaisilla osuuksilla tienvarsitaide ja ylipäättään tienvarsien kunnossapito pääsisivät parhaiten oikeuksiinsa. Jos ns. intensiivisiä matkailuosuuksia sijoitellaan sopivasti kummallekin puolelle rajaa – siten että välillä matkailija saa ajella omia aikojaan ilman matkailumarkkinoinnin "tuotteja" (ks. Johdanto) ja asukkaat elellä ilman laadukkaan palvelukulttuurin mahdollisesti aikaansaamia paineita – matkailutien ajatuksesta voisi tulla toimiva osa reitin yhdistämää ja verkottamaa aluetta, jopa yli valtakunnan rajojen.

Erilaisia harrastajia puhuttelevia teemareittejä – omine silmukoineen – pidettiin hyvänä ajatuksena. *Kalastajan reitti*, *Hiihtäjän reitti* ja *Pyöräilijän reitti* ovat esimerkkejä itsenäisen matkailijan vieraanvaraisesta opastamisesta. Painettujen esitteiden lisäksi informaatioteknologian tarjoamia uusia välineitä kannattaisi valjastaa samaa tavoitetta palvelemaan.

Ehdotuksemme jatkotutkimuksen aiheiksi liittyvät esimerkiksi sotahistoriaan, elämäntapaan rajajoen tuntumassa, Ikea-matkailuun, saamelaiskulttuuriin sekä tapahtumiin liittyvät matkailullisiin innovaatioihin.

Työryhmämme toivottaa Revontultentille mitä parhainta menestystä sen tiellä kestäväksi, suosituksi ja antoisaksi matkailukohteeksi.

9 KIRJALLISUUS

Aho, Seppo & Heli Ilola (1995) *Matkailu alueellisena ilmiönä*. Pohjois-Suomen tutkimuslaitos, Oulun yliopisto.

Aho, Seppo & Heli Ilola (2004) *Maaseutu suomalaisten asenteissa, toiveissa ja kokemuksissa*. Lapin yliopistopaino, Rovaniemi.

Alasuutari, Pertti (1994) *Laadullinen tutkimus*. Vastapaino, Tampere.

Antila, Kimmo (1999a) Rajaseudut, maanpuolustus ja tienrakennus. Teoksessa Masonen, Jaakko, Kimmo Antila, Veikko Kallio & Tapani Mauranen toim. *Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*. Edita, Helsinki. 243–252.

Antila, Kimmo (1999b) Valtatieajatuksen synty ja toteutus. Teoksessa Masonen, Jaakko, Kimmo Antila, Veikko Kallio & Tapani Mauranen toim. *Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*. Edita, Helsinki. 256–285.

Ashworth, Gregory & Brian Goodall (1990) *Marketing Tourism Places*. Routledge, London.

Boulding, Kenneth (1973) The Image. Teoksessa Arbor, Ann toim. *Knowledge in Life and Society*. 9. painos. University of Michigan Press, Michigan.

Cohen, Eric (2000) Experience. Julkaisussa Jafari, J. toim. *Encyclopedia of Tourism*. Routledge, London.

Dicks, Bella (2003) *Culture on Display. The Production of Contemporary Visitability*. Open University Press, Glasgow.

Dutka, Solomon (1995) *Dagmar: Defining Advertising Goals for Measured Advertising Results*. NTC Business Books, Lincolnwood, IL.

Eby, David W. & Lisa J. Molnar (2005) *Importance of Scenic Byways in Route Choice: a Survey of Driving Tourists in the United States*. Transportation Research Part A: Policy and Practice 36(2): 95–106.

Enbuske, Matti (2003) Lapin asuttamisen historia. Teoksessa Massa, Ilmo ja Hanna Snellman toim. *Lappi, maa, kansat ja kulttuurit*. Suomalaisen kirjallisuuden seuran toimituksia 924. Karisto Oy, Helsinki. 39–63.

Falk, Pasi (1997) The Shopping Experience. Teoksessa Falk, Pasi & Colin Campbell toim. *The Scopic Regimes of Shopping*. London.

Grönroos, Christian (2001) *Palveluiden johtaminen ja markkinointi*. Ekonomia. WSOY, Helsinki.

Haldrup, Michael (2003) Cottage Tourists on the Move: Inhabiting, Navigating or Drifting? Teoksessa Veijola, Soile toim. *Landscapes of Presence. Aesthetics, Amenities and Technologies*. Lapin yliopisto, Rovaniemi. 47–70.

Hammond, Richard (2002) Tourism along the Silk Road – International. *Travel & Tourism Analyst* 16: 1–56.

Heikkilä, Tarja (1998) *Tilastollinen tutkimus*. Oy Edita Ab, Helsinki.

Heikkilä, Tarja (2004). *Tilastollinen tutkimus*. (5. uudistettu painos). Oy Edita Ab, Helsinki.

Heikkinen, Janne (2006) Meän kieli ja väylänvarren kirjallinen perinne. Teoksessa Lähteenmäki, Maria toim. *Alueiden Lappi*. Lapin yliopistokustannus, Rovaniemi. 97–115.

Heininen, Lassi (2003) Lapin uusi kansainvälinen asema EU-Suomessa. Teoksessa Massa, Ilmo ja Hanna Snellman toim. *Lappi, maa, kansat ja kulttuurit*. Suomalaisen kirjallisuuden seuran toimituksia 924. Karisto Oy, Helsinki. 245–264.

Hemmi, Jorma & Kai-Veikko Vuoristo (1993) *Matkailu*. WSOY, Porvoo.

Hirn, Sven & Erkki Markkanen (1987) *Tuhansien järvien maa. Suomen matkailun historia*. Matkailun Edistämiskeskus, Suomen Matkailuliitto, Jyväskylä.

Hirsjärvi, Sirkka (2005) Tutkimustyytit ja aineistonkeruun perusmenetelmät. Teoksessa Hirsjärvi, Sirkka, Pirkko Remes & Paula Sajavaara toim. *Tutki ja kirjoita*. Gummerus, Jyväskylä. 180–208.

Hirsjärvi, Sirkka & Helena Hurme (2000) *Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Helsinki University Press, Helsinki.

Hirsjärvi, Sirkka, Pirkko Remes & Paula Sajavaara (2002) *Tutki ja kirjoita*. Tammi, Helsinki.

Hänninen, Niko (2006) Sahayhteisöstä EuroCityyn. Teoksessa Lähteenmäki, Maria toim. *Alueiden Lappi*. Lapin yliopistokustannus, Rovaniemi. 39–58.

Ihonen, Markku (2003) Lestadiolaisuus – valtakulttuurin torjuttu yöpuoli? Teoksessa Massa, Ilmo ja Hanna Snellman toim. *Lappi, maa, kansat ja kulttuurit*. Suomalaisen kirjallisuuden seuran toimituksia 924. Karisto Oy, Helsinki. 84–101.

Isoaho, Hannu & Juhani Tähtinen (2001) *Tilastollisen analyysin lähtökohtia. Ensiaskeleet kvanttiaineiston käsittelyyn, analyysiin ja tulkintaan SPSS-ohjelmaympäristössä*. Painosalama Oy, Turku.

Järviluoma, Jari (1994) Matkailun työntö- ja vetovoimatekijät ja niiden heijastuminen lomakohteen valintaan. Teoksessa Aho, Seppo toim. *Matkailun vetovoimatekijät tutkimuskohteina*. Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen tutkimuslaitos. Oulu. 31–48.

Järviluoma, Jari (2006) *Turistin luonto. Tutkimus luonnon merkityksestä matkailun vetovoimatekijänä neljässä Lapin matkailukeskuksessa*. Acta Universitatis Lapponiensis 96. Lapin yliopisto, Rovaniemi.

Kamppinen, Matti (1995) *Kaaos & Kosmos. Osa 2. Kognitiivisen kulttuuritutkimuksen metodiikka ja metodologia*. Turun yliopisto, Turku.

Karvonen, Erkki (1999) *Elämää mielikuvayhteiskunnassa. Imago ja maine menestystekijöinä myöhäismodernissa maailmassa*. Gaudeamus, Helsinki.

Kauppila, Pekka (1996) *Miksi Kuusamoon? Tutkimus Kuusamon talviveto-voimatekijöistä*. Nordia tiedonantoja 2. Oulun yliopistopaino, Oulu.

Kauppila, Pekka (1997) *Miksi Kuusamoon? Tutkimus Kuusamon kesävetovoimatekijöistä*. Nordian tiedonantoja 3. Oulun yliopistopaino, Oulu.

Komppula, Raija & Matti Boxberg (2002) *Matkailuyrityksen tuotekehitys*. Edita Prima, Helsinki.

Koistinen, Auvo, Janne Ahtola, Leila Koivunen, Katariina Korpela & Taina Syrjämaa (2004) *Matkailijan ihmeellinen maailma. Matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme*. SKS, Helsinki.

Laws, Eric (1995) *Tourist Destination Management: Issues, Analysis and Policies*. Routledge, London.

Masonen, Jaakko (1989) *Hämeen härkätie: synty ja varhaisvaiheet. Varhainen maaliikenne arkeologisena sekä historiallisena tutkimuksena*. Valtion painatuskeskus, Helsinki.

Massey, Doreen (2003) Paikan käsitteellistäminen. Teoksessa Lehtonen, Mikko & Olli Löytty toim. *Erilaisuus*. Vastapaino, Tampere. 51–83.

Matthews, M.H. (1992) *Making Sense of Place*. Harvester Wheatsheaf. Hertfordshire.

Moisander, Johanna & Anu Valtonen (2006) *Qualitative Marketing Research: a Cultural Approach*. Sage, London.

Mäkelä, Petteri (2000) *Pitkoksilta pikiteille. Lapin tiepiiri 75 vuotta*. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

Naukkarinen, Ossi (2006) Paikallisuus, liikkuvuus ja esteettiset arvot. Teoksessa Knuuttila, Seppo, Pekka Laaksonen & Ulla Piela toim. *Paikka, Eletty, Kuviteltu, Kerrottu*. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Gummerus, Jyväskylä. 64–79.

Nenonen, Marko (1995) Tienrakennuksen ja työllisyyspolitiikan yhteiselo päättyy. Teoksessa Masonen, Jaakko & Mauno Hänninen toim. *Pikeä, hiekkä, autoja. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945–2005*. Painatuskeskus Oy, Helsinki. 144–189.

Paasi, Anssi (1996) Alueellinen identiteetti ja alueellinen liikkuvuus: suomalaisten syntymäpaikat ja nykyiset asuinalueet. *Terra* 108(4): 210–223.

Petrisalo, Katriina (2001) *Menneisyys matkakohteena*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 802. Hakapaino, Helsinki.

Relph, Edward (1976) *Place and placelessness*. Pion Limited, London. 44–62.

Robertson, George, L. Tickner, J. Bird, B. Curtis & T. Putnam (1994) *Travelers' Tales*. Routledge, London.

Rojek, Chris & John Urry (1997) *Touring Cultures: Transformations or Travel and Theory*. Routledge, London.

Saarinen, Jarkko (1996) "Matkailun maisemaan" Saariselän matkailun veto-voimatekijät. Teoksessa Saarinen, Jarkko & Jari Järviluoma toim. *Luonto virkistys- ja matkailuympäristönä*. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 619, Rovaniemen tutkimusasema. Gummerus Oy, Saarijärvi. 49–78.

Saarinen, Jarkko (2001) Matkailukokemuksista elämystuotantoon – matkailuelämys käsitteenä luontomatkailun mainonnassa. Teoksessa Aho, Seppo, Antti Honkanen & Jarkko Saarinen toim. *Matkailuelämykset tutkimuskohteina*. Suomalaisen matkailututkijaverkoston 10-vuotisjulkaisu. Lapin yliopisto, Rovaniemi. 83–97.

Saarinen, Jarkko (2006) Lappi: "Euroopan viimeinen erämaa". Teoksessa Lähteenmäki, Maria toim. *Alueiden Lappi*. Lapin Yliopistokustannus, Rovaniemi. 10–26.

Saarinen, Thomas (1966) *Perception of the Drought Hazard on the Great Plains*. Research Paper No. 106. Department of Geography. University of Chicago Press, Chicago.

Sachs, Wolfgang (1992) *For Love of the Automobile: Looking Back into the History of Our Desires*. University of California Press, Berkeley.

Salminen, Tapio (1993) *Suuri Rantatie*. Painatuskeskus Oy, Helsinki.

Salonen, Kirsi (1999) Tienpito ja liikenne jatkosodassa. Teoksessa Masonen, Jaakko, Kimmo Antila, Veikko Kallio & Tapani Mauranen toim. *Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*. Edita, Helsinki. 393–431.

Selänniemi, Tom (1996) *Matka ikuiseen kesään: kulttuuriantropologinen näkökulma suomalaisten etelänmatkailuun*. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki.

Siivonen, Katriina (2003) Mikä on kulttuurisesti kestävää? Kulttuuri arkisena vuorovaikutuksena ja matkailutuotteena. *Kulttuurintutkimus* 20(2): 9–15.

Syrjälä, Leena, Sirkka Ahonen, Eija Syrjäläinen & Seppo Saari (1995) *Laa-dullisen tutkimuksen työtapoja*. Kirjayhtymä, Helsinki.

Teerijoki, Ilkka (2003) Tornio, portti Lappiin ja Länteen. Teoksessa Massa, Ilmo ja Hanna Snellman toim. *Lappi, maa, kansat ja kulttuurit*. Suomalaisen kirjallisuuden seuran toimituksia 924. Karisto Oy, Helsinki. 149.

Tervonen, Antero (1995) Tienpito jälleenrakennuskaudella. Teoksessa Masonen, Jaakko & Mauno Hänninen toim. *Pikeä, hikeä, autoja. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945–2005*. Painatuskeskus Oy, Helsinki. 75–82.

Tikkanen, Matti (2003) Ankara ilmasto. Teoksessa Massa, Ilmo ja Hanna Snellman toim. *Lappi, maa, kansat ja kulttuurit*. Suomalaisen kirjallisuuden seuran toimituksia 924. Karisto Oy, Helsinki. 11–35.

Toiskallio, Kalle (2006) Autossa. Teoksessa Koivunen Leila, Taina Syrjämaa & Ilse-Mari Söderholm toim. *Turistin tilat. Tilallisuus modernin matkustajan kokemuksena*. Turun historiallinen yhdistys, Jyväskylä. 39–50.

Tuohino, Anja & Kati Pitkänen (2002) Elämyksen representaatiot matkaesitteissä. Teoksessa Saarinen, Jarkko & Jari Järviluoma toim. *Luonto matkailukohteena: virkistystä ja elämyksiä luonnosta*. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 866. Metsäntutkimuslaitos, Rovaniemi. 27–44.

Tuomi, Jouni & Anneli Sarajärvi (2002) *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Tammi, Helsinki.

Turunen, Matti (1999) Ympäri vuotiseen autoliikenteeseen. Teoksessa Mäsonen, Jaakko, Anttila Kimmo, Kallio Veikko & Tapani Mauranen toim. *Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*. Edita, Helsinki. 340–357.

Tähtinen Juhani & Anne Kaljonen (1996) *Tilastollisen analyysin perusteita kasvatustieteellisessä tutkimuksessa*. Turun opettajankoulutuslaitos, Turku.

Vaattovaara, Johanna (2003) Jaettu kieli, *meän* kieli. Teoksessa Massa, Ilmo ja Hanna Snellman toim. *Lappi, maa, kansat ja kulttuurit*. Suomalaisen kirjallisuuden seuran toimituksia 924. Karisto Oy, Helsinki. 46–47.

Valkonen, Jarno (2003) *Lapin luontopolitiikka: analyysi vuosien 1946–2000 julkisesta keskustelusta*. Tampereen yliopisto, Tampere.

Vuoristo, Kai-Veikko (1998) *Matkailun muodot*. WSOY, Helsinki.

Vuoristo, Kai-Veikko (2002) *Matkailun muodot*. WSOY, Helsinki.

Vuoristo, Kai-Veikko (2003) *Matkailun maailma: kansainvälisen matkailun maantiede*. WSOY, Helsinki.

Vuoristo, Kai-Veikko & Nina Vesterinen (2001) *Lumen ja suven maa*. WSOY, Helsinki.

Vuoristo, Kai-Veikko & Tuomas Santasalo (1991) *Suomen matkailun aluerakenne*. MEK A:74.

MUUT LÄHTEET

Alapeteri, Ulla (ei vl.) Revontultentie PowerPoint-esitys. Sanna Kolomaisen luento. Lapin yliopisto 19.10.2006.

Bryson, Bill (2000) *Down Under*. Black Swan, Berkshire.

Eero Mäntyranta Museo. Viitattu 4.5.2007. Saatavilla Internetistä: <http://www.eeromantyrantamuseo.com/1.html>

E8-Markkinointisuunnitelma,final,fi.doc

Hentinen, Liisa (2005) Hyvää matkaa matkailutiellä. *Matkailusilmä* 2:20–21.

Järviluoma, Eira, Johansen Stein Berg, Peter Hagström & Krister Palo (2005) Ruotsin, Suomen ja Norjan väliset rajanylityspaikat. Maisemointiohjelma. Interreg dnr: 304-13063-04. Vägverket dnr AL45 2004:3206, AL 45 2005:390.

Kenttäpäiväkirja. 24.2.2007.

Kilpisjärvi (ei vl.) Matkailuwebsite.

Kilpisjärven kyläsivut. E8 tietä Norjaan. Viitattu 6.5.2007. Saatavilla Internetistä: <http://www.kilpisjarvi.org/norja.htm>

Lantto, Raisa (2003) Revontultentie - uusi matkailutie. Teoksessa *Tornionlaakson vuosikirja 2003*. Tornionlaakson neuvosto: Tornionlaakson maakuntamuseo. 75–79.

Luontoihmiselle paljon nähtävää. Viitattu 28.4.2007. Saatavilla Internetistä: http://www.naamisuvanto.net/html/pello/pello_luonto.html

Maisema. Viitattu 13.4.2007. Saatavilla Internetistä: http://www.tiehallinto.fi/-servlet/page?_pageid=71&_dad=julia&_schema=PORTAL30&_menu=3735&_pageid=71&_kieli=fi&_linkki=6384&_julkaisu=2698

Markuksela, Vesa (ei vl.) "Researching Culture through Ethnography" – luento opintokokonaisuudessa "Introduction to "Cultural Industries". Lapin yliopisto 17.1.2007.

Matkailun edistämiskeskus (2002) *Ulkomaalaisten kiertomatkaileijoiden haastattelututkimus*. Viitattu 6.5.2007. Saatavilla Internetistä: [http://www.mek.fi/WEB/Stats/publish.nsf/c7d25333c6dcef4ec225694200206da5/de409e55693a2380c22572cd001bcdb5/\\$FILE/A125%20Kiertomatkaileututkimus%20Taloustutkimus%202002.pdf](http://www.mek.fi/WEB/Stats/publish.nsf/c7d25333c6dcef4ec225694200206da5/de409e55693a2380c22572cd001bcdb5/$FILE/A125%20Kiertomatkaileututkimus%20Taloustutkimus%202002.pdf)

Matkailun jälleenrakennus. Viitattu 6.5.2007. Saatavilla Internetistä: <http://www4.rovaniemi.fi/lapinkavijat/vaeltaja/1950.html>

Muonion kalliroleikkaus. Viitattu 13.4.2007. Saatavilla Internetistä: http://www.tiehallinto.fi/servlet/page?_pageid=71&_dad=julia&_schema=PORTAL30&_menu=3283&_pageid=71&_kieli=fi&_linkki=5493&_julkaisu=2449

Niemi, Mikael (2001) *Populäärimusiikkia Vittulajänkältä*. Gummerus, Jyväskylä.

Niemi, Mikael (2003) *Populäärimusiikkia Vittulajänkältä*. 7. painos. Otavan kirjapaino Oy, Keuruu.

Niemi, Tapani (2000) *Kaihon kotimaa, Lapin matkailun lappikuva*. Lapin yliopisto, Rovaniemi.

Parviainen, Outi & Pirjo Räsänen (2004) *Kiertomatkailukartoitus*. Matkailun edistämiskeskus. Viitattu 2.4.2007. Saatavilla Internetistä:

[http://www.mek.fi/web/stats/Publish.nsf/c7d25333c6dcef4ec225694200206da5/39d6114f02b7d3eac2256f0e0032d072/\\$FILE/Kiertomatkailukartoitus_Ellare2004.pdf](http://www.mek.fi/web/stats/Publish.nsf/c7d25333c6dcef4ec225694200206da5/39d6114f02b7d3eac2256f0e0032d072/$FILE/Kiertomatkailukartoitus_Ellare2004.pdf)

Raivo, Petri J. (2003) Menneisyys ja perinne kulttuurimatkailun resursseina. Teoksessa Raivo, Petri J., Petri Pyörnilä & Elina Sepponen toim. *Kuusamon kulttuurimatkailu* 1/2003. Kuusamon kaupunki, Naturpolis Kuusamo. 9–23.

Revontultentien reitin viitoituksen ja rajanylityspaikkojen suunnittelu ja parantaminen (ei vl.) Hakemus Euroopan aluekehitysrahaston ja kansallisten julkisten viranomaisten myöntämää rahoitusta varten. N:o 2000 RG 16 0 PC 00.

Rope, Timo & Jari Mether (2001) *Tavoitteena menestysbrandi*. Ekonomia. WSOY, Helsinki.

Tervetuloa Tornionlaakson Napapiirille (ei vl.) Matkailuesite.

Tiehallinto (2004) *Matkailuteiden määrittely*. Viitattu 15.3.2007. Saatavilla Internetistä: <http://www.tiehallinto.fi/julkaisut>

Tiehallinto (2004) *Matkailuteiden määrittely – periaatteet*. Viitattu 2.4.2007. Saatavilla Internetistä: http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/1000080-v-04matkteiden_mperiaat.pdf

Tiehallinto. Viitattu 6.5.2007. Saatavilla Internetistä: http://www.tiehallinto.fi/servlet/page?_pageid=68&_dad=julia&_schema=PORTAL30&kieli=fi

Tiehallinto Lapin tiepiiri (2005) Viitattu 17.4.2007. Saatavilla Internetistä: www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/11486.pdf

Tielaitos (1992) *Suomen matkailutiet*. Tielaitoksen tutkimuksia 1/1992. Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen tutkimuslaitos.

Veijola, Soile (ei vl.) ”Kulttuurin ja teknologian kohtaamisia matkailun kehitystyössä”. Kolmen valtakunnan yhteinen strategiakokous. Pello 4.4.2006.

Wallin, Tero & Juhani Liminka (2004) *Revontultentien markkinointisuunnitelma*. Oy Viisikko-Femman Ab, Helsinki.

10 LIITTEET

Liite 1: Teemoitellut matkailutie-määritelmät

Liite 2: Korrelaatiomatriisi Revontultentien vetovoimatekijöistä

Liite 3: Vetovoimatekijöiden merkittävyys sukupuolen, iän ja asuinpaikan mukaan

Liite 4: Korrelaatiomatriisi matkailutottumuksia kuvaavista muuttujista

Liite 5: suhtautuminen liikkumista koskeviin väittämiin sukupuolen mukaan

Liite 6: Teemahaastattelurunko

Liite 1. Teemoitellut matkailutie-määritelmät

EI MÄÄRITTELYÄ

- ei osaa määritellä
- vaikea selittää

VAIN ESIMERKKEJÄ

- esim. hämeen härkätie
- esim. hämeen härkätie
- esim. hämeen härkätie, kuninkaan tie, revontulitie...
- esim. Kuninkaantie
- esim. Kuninkaantie
- esim. Kuninkaantie
- esim. Kuninkaantie
- esim. Kuninkaantie
- esim. kuninkaantie
- esim. Kuninkaantie
- esim. kuninkaantie, hämeen härkätie
- esim. sininen tie
- esim. sininen tie, runon ja rajan tie, äkäslompo-ylläsjärvi
- Hämeen härkätie, Kuninkaantie, Sininen-
- kuninkaantie
- saaristotie
- sininen tie

NÄHTÄVYYDET

- brändäty tie, jonka varrella nähtävyyksiä
- ennen vanha käytetty tie, joka varrella nykyään nähtävyyksiä
- esim. runon ja rajan tie (paljon nähtävyyksiä)
- esimerkiksi kuninkaan tietä, teitä, jotka ovat olleet historiallisesti merkittäviä matkailureittejä/teitä, jonka varrella on nähtävyyshkohteita
- matkan varrella nähtävyyksiä
- nähtävyydestä toiseen, idästä länteen
- nähtävyydet, kaunis luonto
- nähtävyyksiä
- nähtävyyksiä
- nähtävyyksiä ja historiaa
- nähtävyyksiä₁
- nähtävyyksiä, museotiet?
- opastettu, infoa enemmän, merkitty, nähtävyydet, luonto
- osaa hakea paikalliset nähtävyydet
- paljon nähtävyyksiä matkan varrella
- reitin varrelle merkitty nähtävyyksiä₁ ruokapaikkoja yms. matkailijoille tärkeitä paikkoja
- reitti, joka varrella on nähtävyyksiä tms.
- se on erittäin kiinnostava reitti, esim. kauniit maisemat, tai sen varrella on merkittäviä nähtävyyksiä
- siellä on erilaisia nähtävyyksiä
- tietä, joka on merkitty erillisin kyltein ja jonka varrella on erilaisia matkailunähtävyyksiä, käyntikohteita + maisemia
- vanha hist. tie, nähtävyyksiä ym.
- vanha tie, jolla myös nähtävyyksiä

HISTORIAALLISUUS

- o ennen vanha käytetty tie, joka varrella nykyään nähtävyyksiä
- o erikoista: maisemat, hist. ym. kohteet
- o esimerkiksi kuninkaan tietä, teitä, jotka ovat olleet historiallisesti merkittäviä matkailureittejä/teitä, jonka varrella on nähtävyydenkohteita
- o historiaa
- o maisemallisesti kauniita reittejä, historiallisia arvoja
- o nähtävyyksiä ja historiaa
- o perustuu historiaan, alueellista markkinointia varten
- o tie, jolla on kulttuurihistoriallista merkitystä ja se on valjastettu matkailun käyttöön
- o vanha hist. tie, nähtävyyksiä ym.
- o vanha tie paikasta A paikkaan B
- o vanha tie, jolla myös nähtävyyksiä
- o vanhoja reittejä
- o vanhoja teitä mutkineen ja mäkineen

MERKITYS JA OPASTETTU

- o "merkitty"/opastettu reitti/tie, esim. saaristossa (rengastie)
- o hämeen härkätie esim. on merkitty opasteilla
- o merkittyjä, opastettuja, status
- o nimettyjä teitä...
- o opastettu, infoa enemmän, merkitty, nähtävyydet, luonto
- o opastettu/merkitty reitti
- o reitti, jonka varrella on erilaisia matkailukohteita, merkattu kylteillä teiden varsilla
- o tiettyjä nimettyjä tieosuuksia kuten "sininen tie, kuninkaan tie"
- o tietä, joka on merkitty erillisin kyltein ja jonka varrella on erilaisia matkailunähtävyyksiä, käyntikohteita + maisemia

MATKAILUKOhteet

- o markkinoituja teitä matkailukohteisiin
- o matkailukohteita on siinä paljon
- o reitillä erill. kohteita
- o reitti, jonka varrella on erilaisia matkailukohteita, merkattu kylteillä teiden varsilla
- o teitä, joiden varrella voi poiketa eri kohteisiin
- o tietä, joka on merkitty erillisin kyltein ja jonka varrella on erilaisia matkailunähtävyyksiä, käyntikohteita + maisemia

MAISEMA JA LUONTO

- o erikoista: maisemat, hist.ym. kohteet
- o maisemallisesti kauniita reittejä, historiallisia arvoja
- o maisemateitä kulttuurimaisemissa
- o nähtävyydet, kaunis luonto
- o opastettu, infoa enemmän, merkitty, nähtävyydet, luonto
- o se on erittäin kiinnostava reitti, esim. kauniit maisemat, tai sen varrella on merkittäviä nähtävyyksiä
- o tietä, joka on merkitty erillisin kyltein ja jonka varrella on erilaisia matkailunähtävyyksiä, käyntikohteita + maisemia

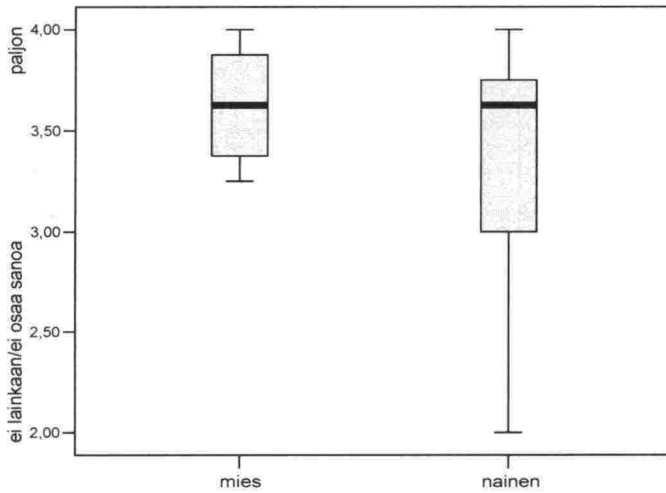
Liite 2: Korrelaatiomatriisi Revontultentien vetovoimatekijöistä

Faktorianalyysissä käytettyjen muuttujien korrelaatiomatriisi. Pearsonin korrelaatiokerroin. Korrelaatiot, jotka ovat tilastollisesti merkitseviä ($p=0,01$) on lihavoitu.

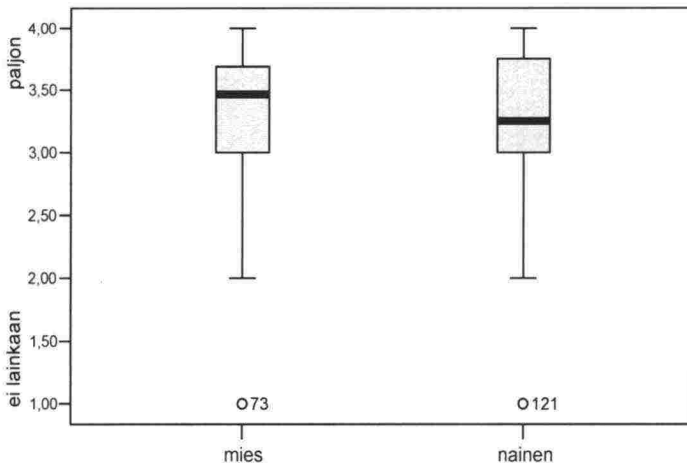
Muuttujat	Sijainti	Historia	Palvelut	Luonto	Nimi	Nähtävyydet	Harrastusmahdollisuudet	Tapahtumat
Sijainti	1							
Historia	0,57	1						
Palvelut	0,65	0,87	1					
Luonto	0,86	0,58	0,78	1				
Nimi	0,71	0,43	0,49	0,63	1			
Nähtävyydet	0,59	0,76	0,72	0,7	0,65	1		
Harrastusmahdollisuudet	0,76	0,77	0,79	0,72	0,57	0,66	1	
Tapahtumat	0,68	0,79	0,79	0,67	0,52	0,68	0,98	1

Liite 3. Vetovoimatekijöiden merkittävyys sukupuolen, iän ja asuinpaikan mukaan

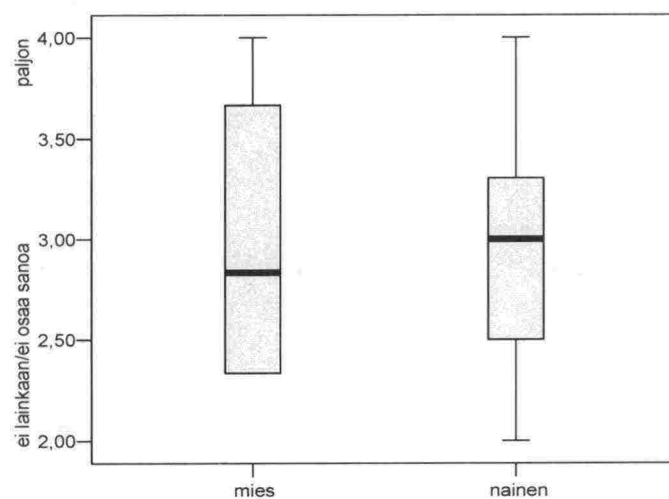
Sukupuolittainen tarkastelu:



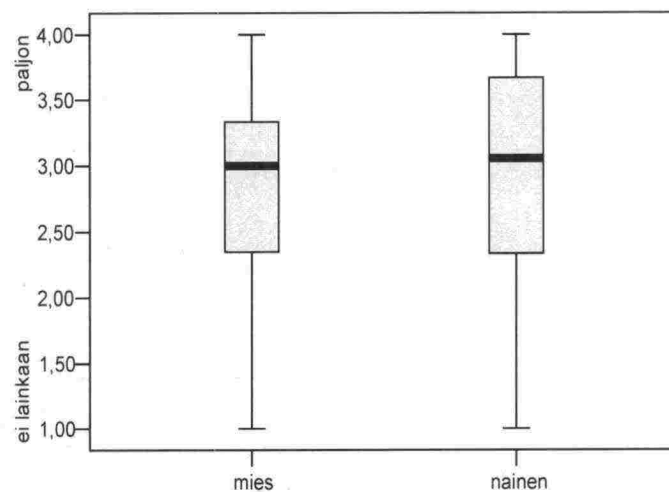
Kuva 1. Maantieteellisten tekijöiden vetovoimaisuus sukupuolittain, Revontultentie.



Kuva 2. Maantieteellisten tekijöiden vetovoimaisuus sukupuolittain, matkailutiet yleensä.

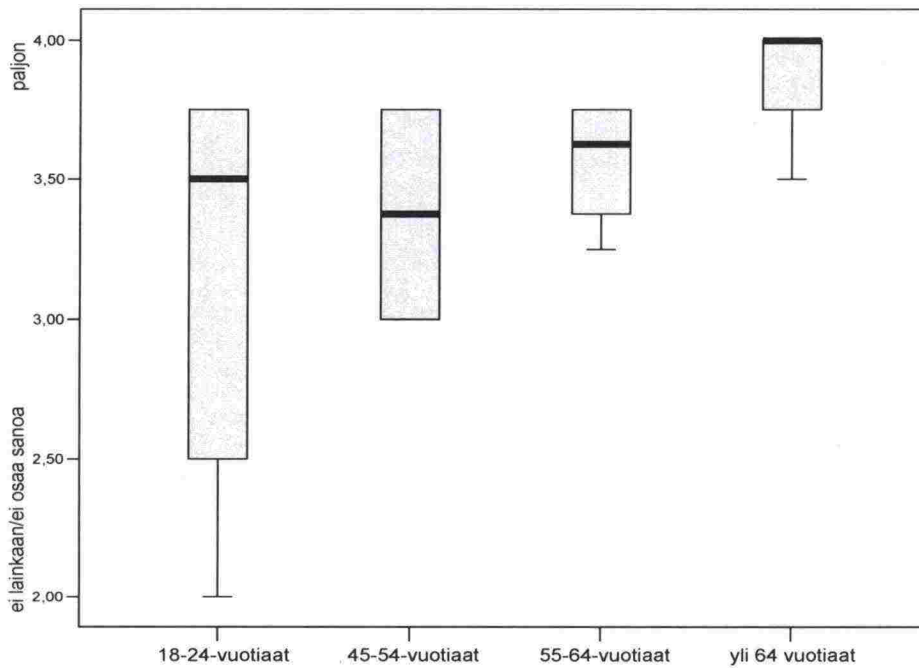


Kuva 3. Toimintatekijöiden vetovoimaisuus sukupuolittain, Revontultentie.

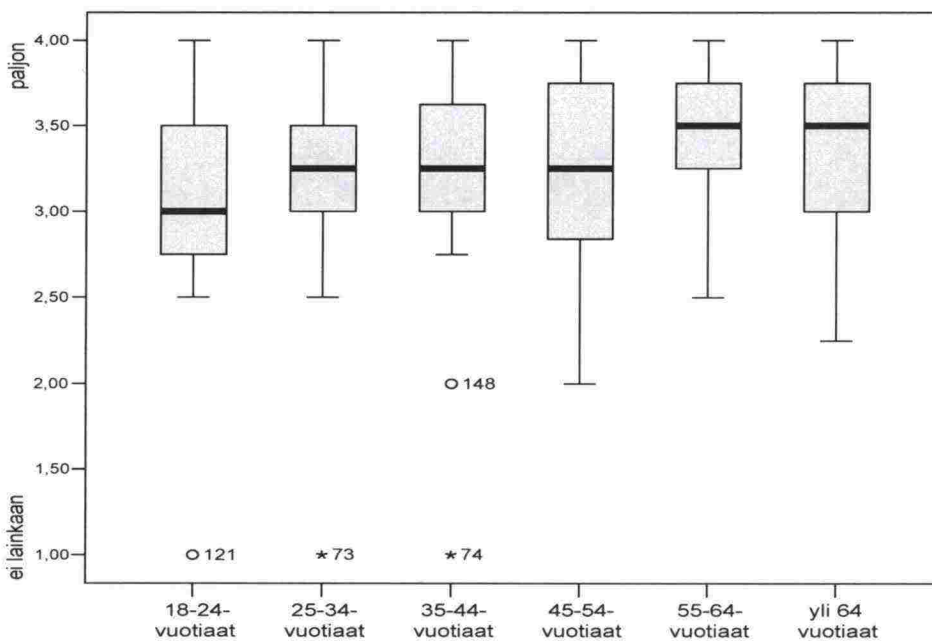


Kuva 4. Toimintatekijöiden vetovoimaisuus sukupuolittain, matkailutiet yleensä.

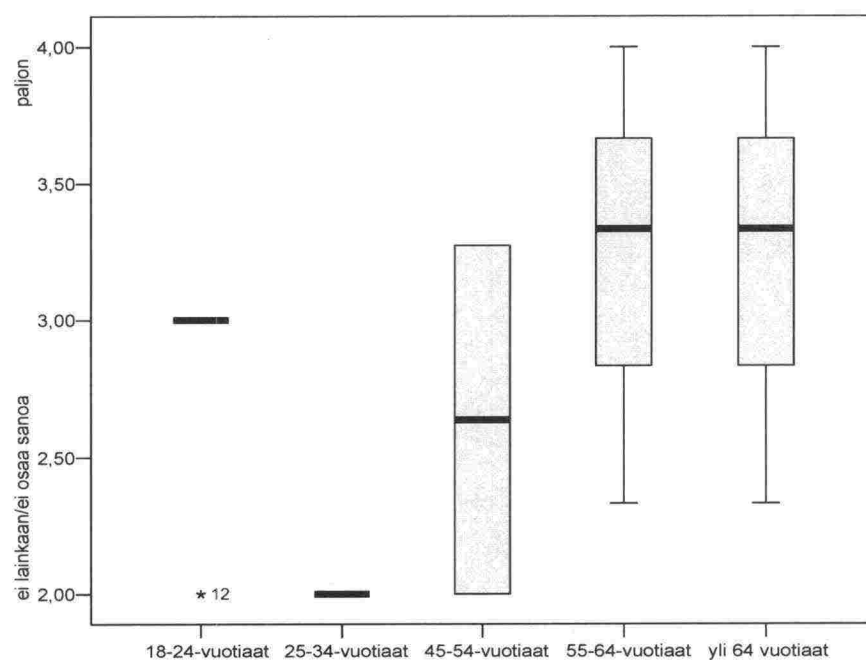
Ikäluokittainen tarkastelu:



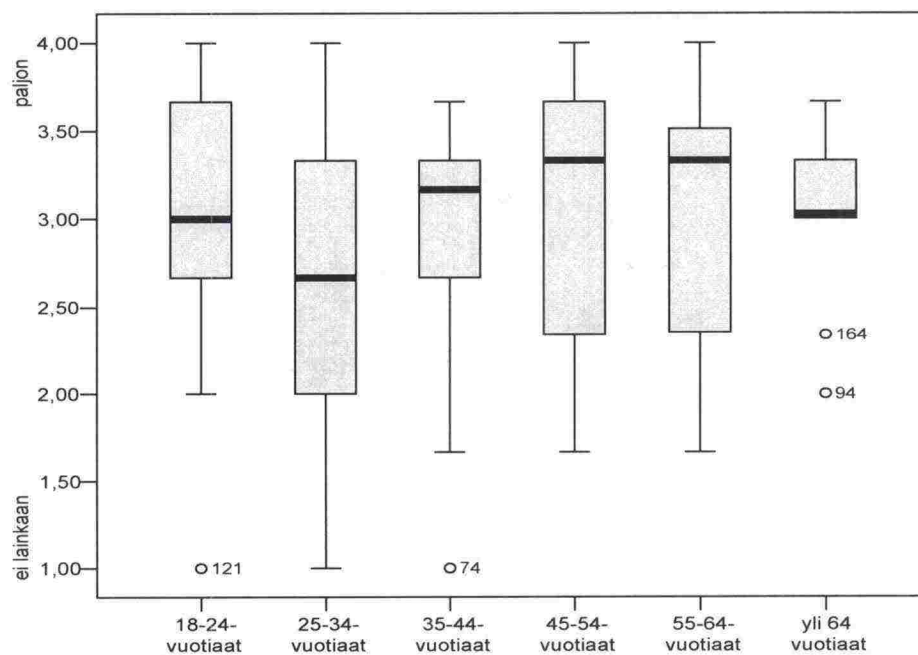
Kuva 5. Maantieteellisten tekijöiden vetovoimaisuus ikäluokittain, Revontultentie.



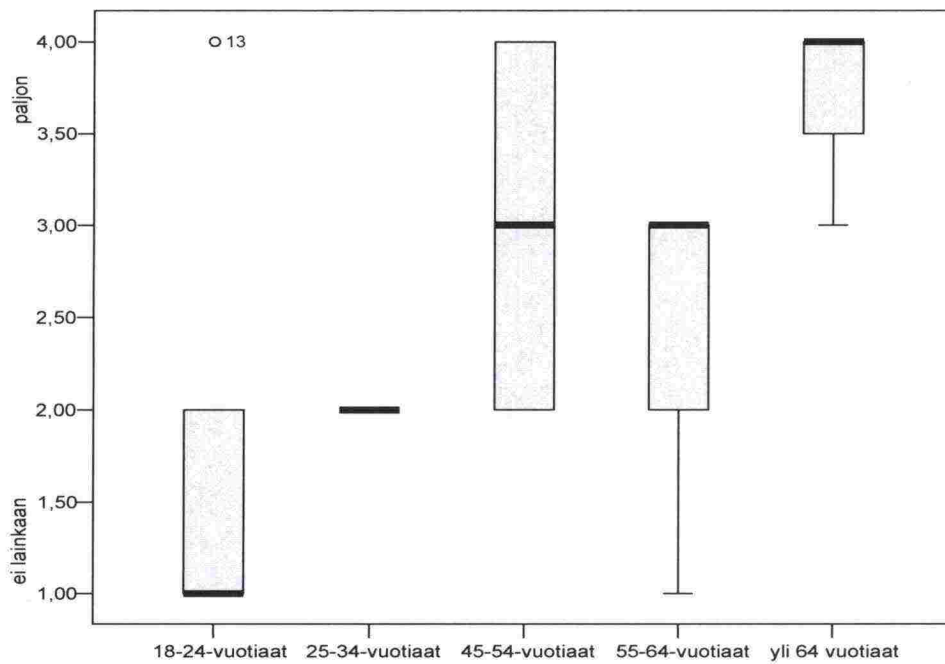
Kuva 6. Maantieteellisten tekijöiden vetovoimaisuus ikäluokittain, matkailutiet yleensä.



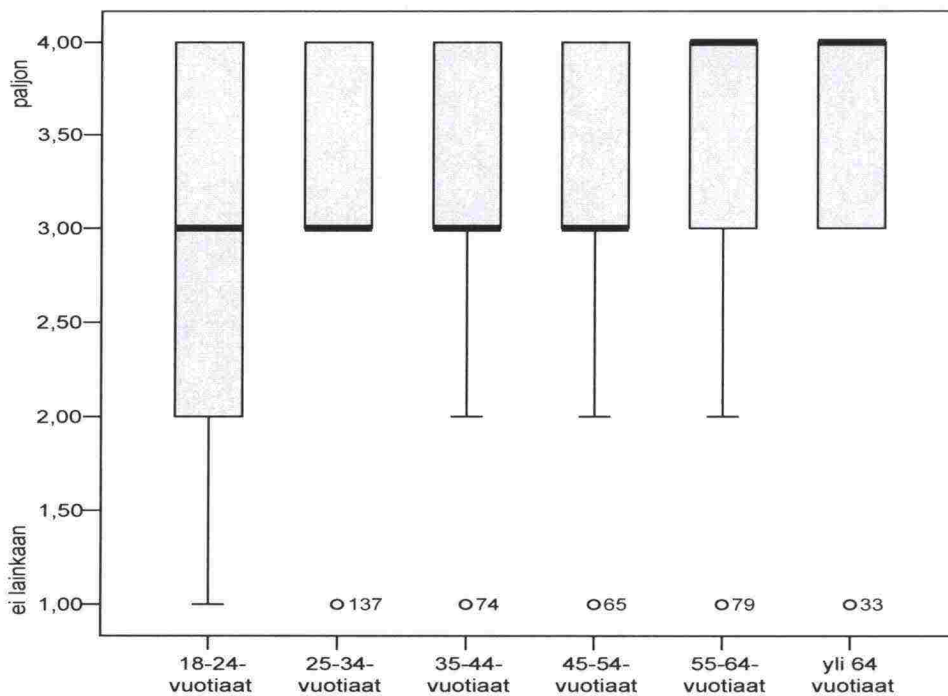
Kuva 7. Toimintatekijöiden vetovoimaisuus ikäluokittain, Revontultentie.



Kuva 8. Toimintatekijöiden vetovoimaisuus ikäluokittain, matkailutiet yleensä.

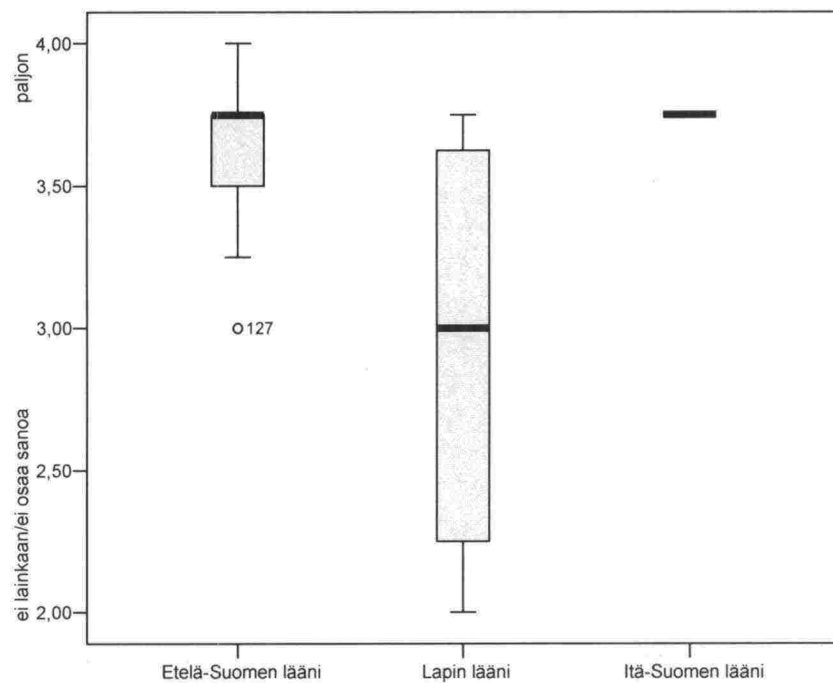


Kuva 9. Historian vetovoimaisuus ikäluokittain, Revontultentie.

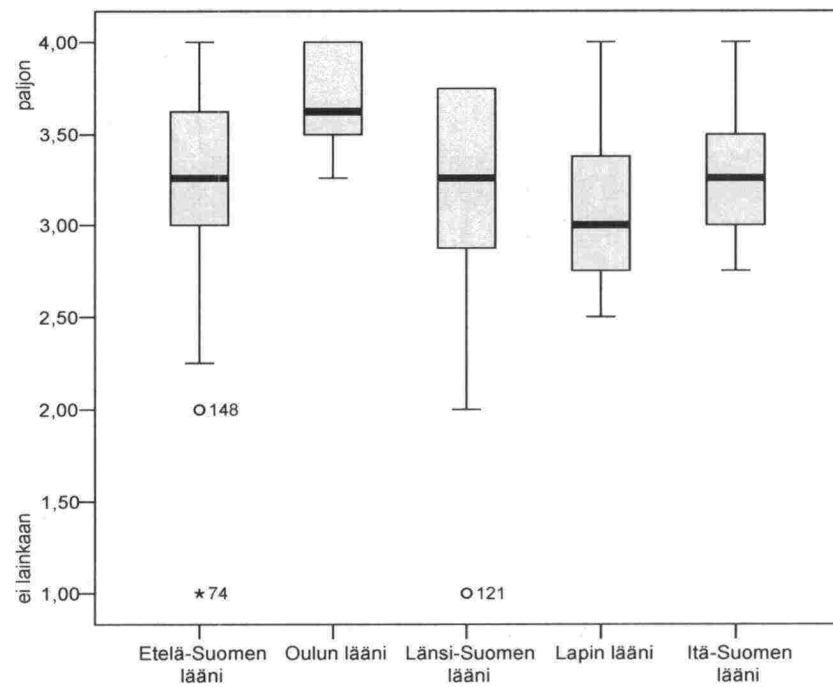


Kuva 10. Historian vetovoimaisuus ikäluokittain, matkailutiet yleensä.

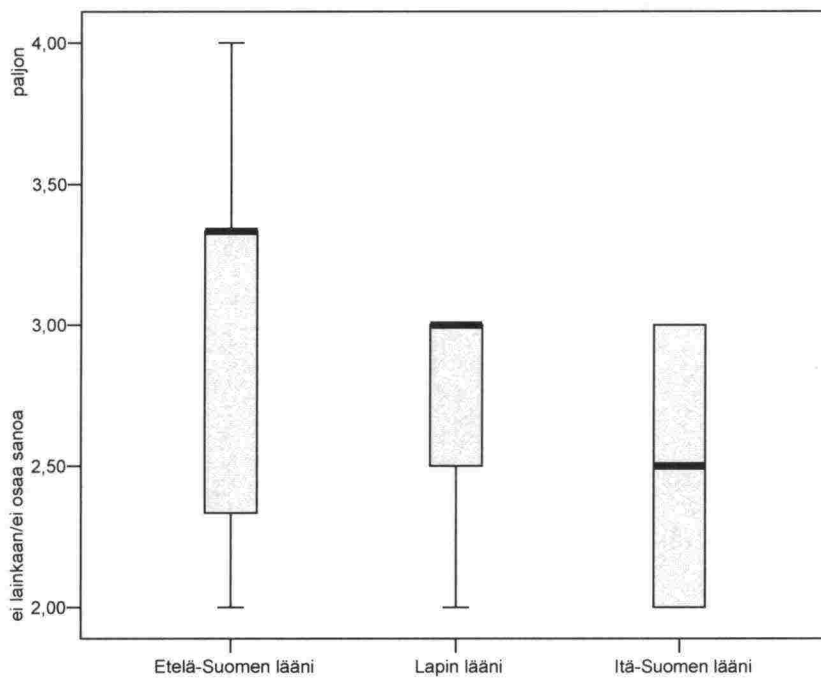
Asuinlääneittäinen tarkastelu:



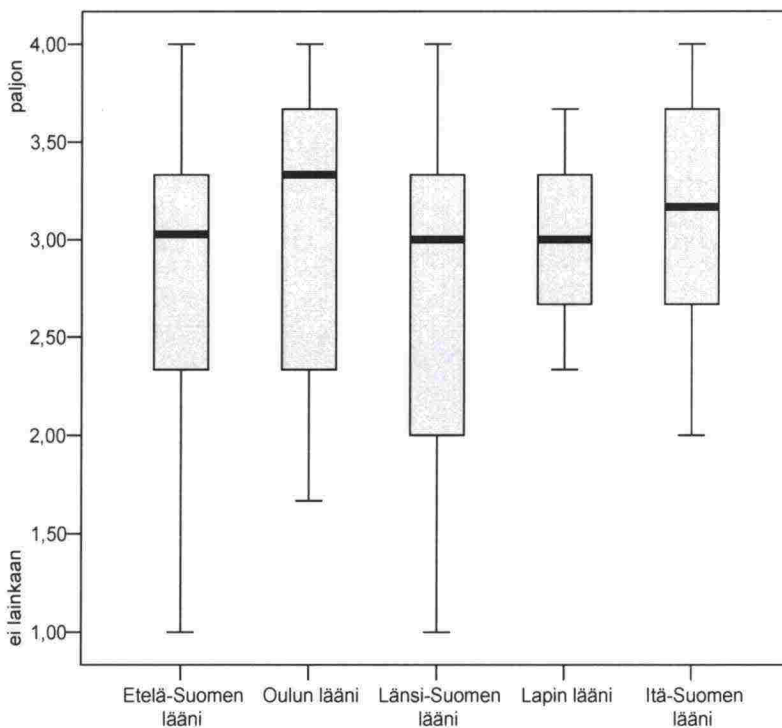
Kuva 11. Maantieteellisten tekijöiden vetovoimaisuus asuinlääneittäin, Revontultentie.



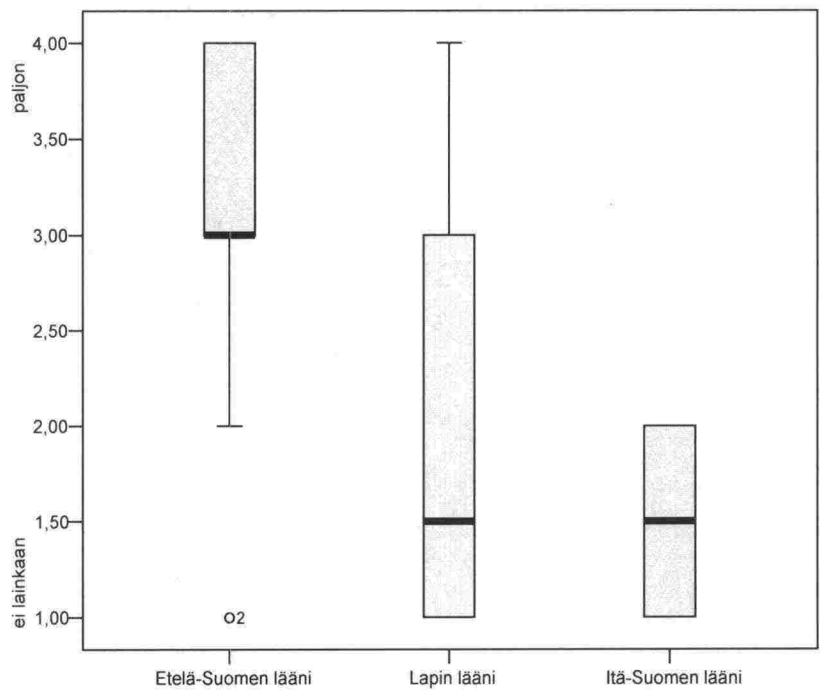
Kuva 12. Luontotekijöiden vetovoimaisuus asuinlääneittäin, matkailutiet yleensä.



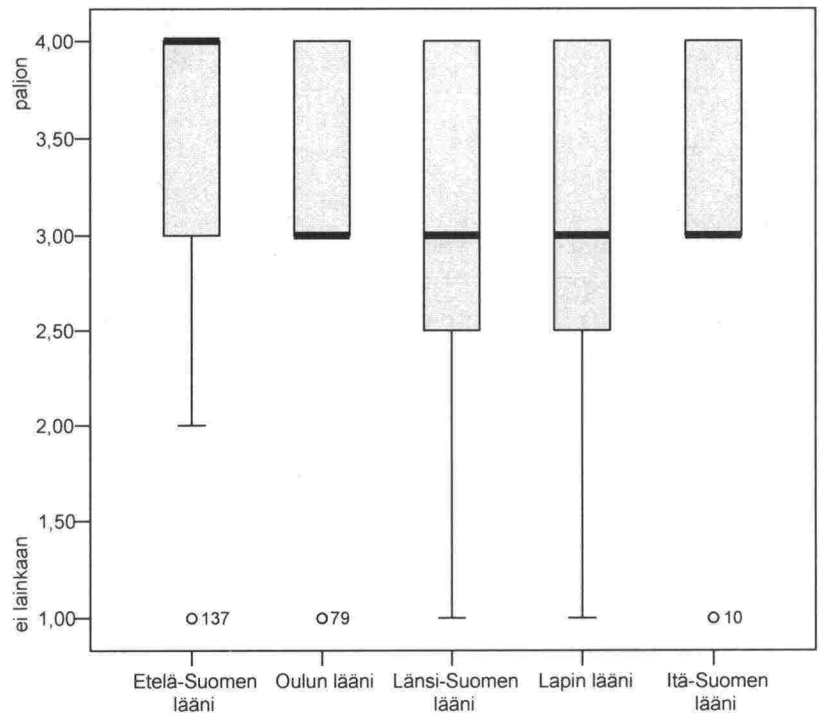
Kuva 13. Toimintatekijöiden vetovoimaisuus asuinlääneittäin, Revontuntie.



Kuva 14. Toimintatekijöiden vetovoimaisuus asuinlääneittäin, matkailutiet yleensä.



Kuva 15. Historian vetovoimaisuus asuinlääneittäin, Revontultentie.



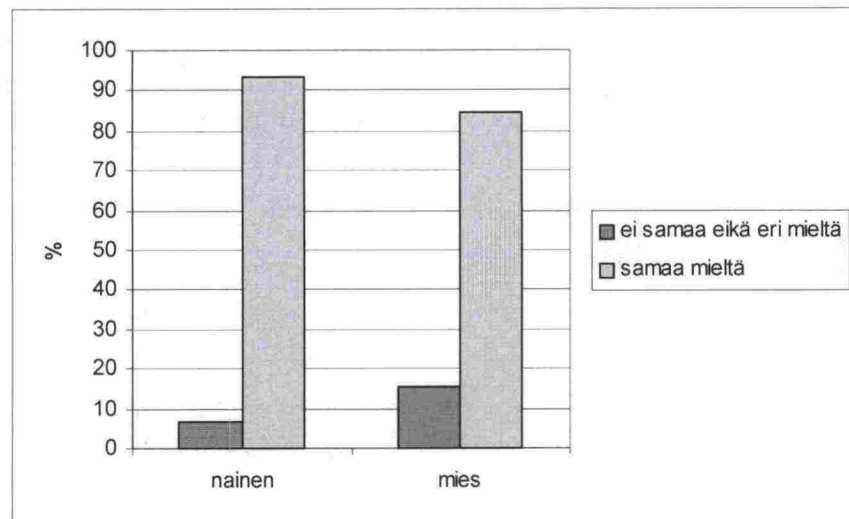
Kuva 16. Historian vetovoimaisuus asuinlääneittäin, matkailutiet yleensä.

Liite 4. Korrelaatiomatriisi matkailutottumuksia kuvaavista muuttujista

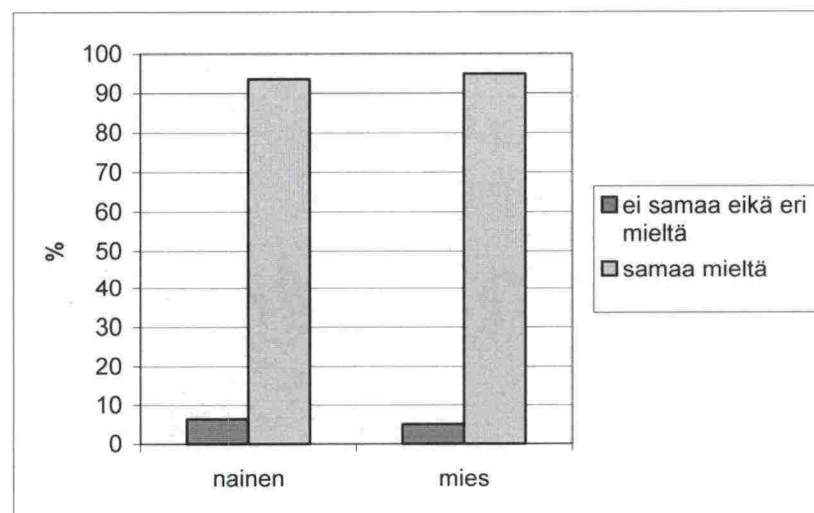
		Haluan viettää lo- mani lomakohtees- sa.	Haluan tuntea oloni kodikkaak- si lomakohtees- sa.	Suunnittelen matkareittini etukäteen.	Haluan löytää itse perille mat- kakohteeseen.	Nautin matkalla eniten matkalla olosta.	Minulla ei ole matkalla tärkein- tä minne menen, vaan miten ja miksi.
Haluan viettää lo- mani lomakohtees- sa.	Korrelaatiokerroin	1,000	0,361**	0,282**	0,170	-0,110	0,012
	Merkittävyystaso	.	0,001	0,008	0,113	0,310	0,912
	Havaintojen lkm	88	87	87	88	87	87
Haluan tuntea oloni kodikkaaksi.	Korrelaatiokerroin	0,361**	1,000	0,231*	0,225*	0,116	0,018
	Merkittävyystaso	0,001	.	0,030	0,035	0,238	0,865
	Havaintojen lkm	87	88	88	88	88	88
Suunnittelen matka- reittini etukäteen.	Korrelaatiokerroin	0,282**	0,231*	1,000	0,448**	-0,124	- 0,107
	Merkittävyystaso	0,001	0,030	.	0,000	0,250	0,319
	Havaintojen lkm	87	88	88	88	88	88
Haluan löytää itse perille matkakoh- teeseen.	Korrelaatiokerroin	0,170	0,225*	0,448**	1,000	0,043	- 0,011
	Merkittävyystaso	0,113	0,035	0,000	.	0,693	0,917
	Havaintojen lkm	88	88	88	89	88	88
Nautin matkalla eniten matkalla olosta.	Korrelaatiokerroin	- 0,110	0,116	- 0,124	0,043	1,000	0,452**
	Merkittävyystaso	0,310	0,283	0,250	0,693	.	0,000
	Havaintojen lkm	87	88	88	88	88	88
Minulla ei ole mat- kalla tärkeintä min- ne menen, vaan miten ja miksi.	Korrelaatiokerroin	0,012	0,018	- 0,107	- 0,011	0,452**	1,000
	Merkittävyystaso	0,912	0,865	0,319	0,917	0,000	.
	Havaintojen lkm	87	88	88	88	88	88

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).
* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

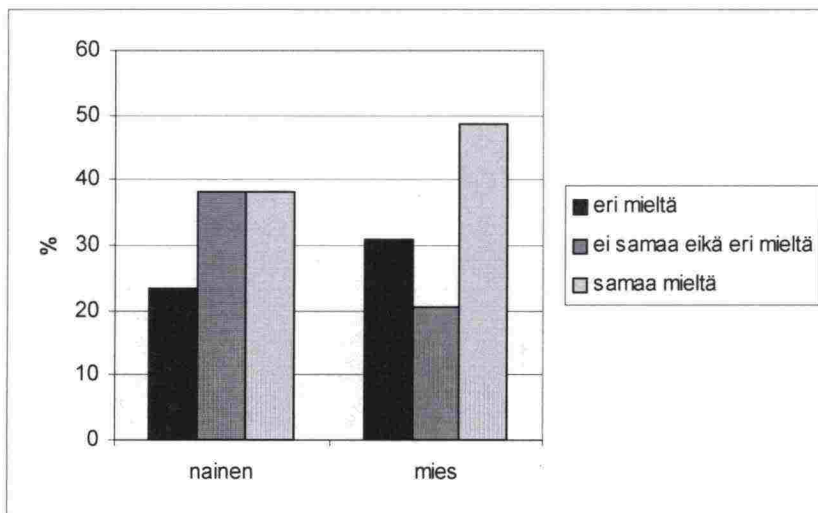
Liite 5. Suhtautuminen liikkumista koskeviin väittämiin sukupuolen mukaan



Kuva 1. Asumista koskevien mielipiteiden jakautuminen sukupuolen mukaan.



Kuva 2. Navigointia koskevien mielipiteiden jakautuminen sukupuolen mukaan.



Kuva 3. Ajelehtimista koskevien mielipiteiden jakautuminen sukupuolen mukaan.

Liite 6. Teemahaastattelurunko

TAUSTAA | esittely, haastateltavan kotipaikka & matkan tarkoitus, tiedot Revontultentiestä Kerrotaan haastateltavalle tutkimuksen tausta "Olen Lay:n matkailututkimuksen opiskelija (nimi). Teen tutkimusta Tiehallinnon toimeksiantona Revontultentien matkailutien kehittämiseksi. Olisiko teillä hetki aikaa osallistua Revontultentietä koskevaan haastatteluun? Aikaa kuluu noin 15 min. Nauhoitan haastattelunne, mutta henkilötietojanne ei tule näkymään tutkimustuloksissa. Aineistoa käsitellään luottamuksellisesti. Kysymme ensin taustatietojanne, jonka jälkeen käsittelemme kolmea eri teemaa, odotuksianne, mielikuvianne ja kokemuksianne Revontultentiestä.

Tiedätkö olevanne Revontultentiellä? (jos ei, näytä kartasta Revontultentien matkailutie)

Kertoisitteko jotain itsestänne ja taustastanne. Entä millainen suhde teillä on Revontultentiehen? Oletteko olleet täällä jo usein aiemmin vai onko tämä ensimmäinen kerta? Jos olette olleet täällä aiemmin, mihin vuodenaikaan? (Kotipaikka kysytään, ellei tule esille.)

Matkanne tarkoitus / minne olette matkalla ja kenen kanssa/millaisessa ryhmässä? (lomamatka, sukulaisvierailu, työhön liittyvä.)

ODOTUKSET | haastateltavan odotukset Revontultentiestä ja matkailutiestä yleensä

Miksi valitsitte Revontultentien matkareitiksenne? Oliko teillä joku muu reittivaihtoehto? (Oliko tienvaihtoehto joku tietty syy, suunnittelitteko matkanne jo kotona?)

Millainen merkitys itse matkanteolla teille on? (esim. seura, maisema, palvelut, tienkunto)

Mitä asioita odotatte Revontultentieltä? Miksi?

Mitä odotatte Revontultentieltä matkailutienä?

MIELIKUVAT | selvitetään millaisia mielikuvia haastateltavalla on Revontultentiestä

Nimetkää Revontultentien matkailutiestä 3 mieleen tulevaa asiaa? Entä vastaavasti Revontultentien nimestä 3 mieleen tulevaa asiaa?

Miten nämä mielikuvat liittyvät Lappiin?

Mitä tiedätte Revontultentiestä?

Mistä mielikuvanne ovat peräisin? (esim. elokuvat, kirjallisuus, ystävien kertomukset, esitteet)

**KOKEMUKSET| haastateltavan kokemukset Revontultentiestä ja mahd.
kehitysehdotukset**

Miten matkanne on mennyt? Mitä erityisesti on jäänyt mieleenne?

Millä tavoin matkanne on yllättänyt teidät joko positiivisesti tai negatiivisesti?

Mitä kerrotte ystävilleen ja sukulaisillenne tähän tieosuuteen liittyen vai kerrotteko mitään?

Miten lappilaisuus on tullut esille Revontultentiellä matkustaessanne?

Millainen merkitys itse matkanteolla on ollut teille? (esim. seura, maisema, palvelut, tienkunto)

Miten Revontultentie on vastannut odotuksianne? Mikä on ollut parasta? Mikä huonointa? Miksi?

Oletteko ollut tyytyväinen Revontultentiehen ja sen tarjontaan vai löytyykö siitä mielestänne kehitettävää? Jos, niin millaista?

Millaisia terveisiä lähettäisitte Revontultentietä kehittäville tahoille?

ISSN 1459-1553
ISBN 978-951-803-899-6
TIEH 3201055-v